Bay. 2068.

Beleuchtung

der

vom geheimen Rathe von Wiebeking,

unter dem Titel:

Abgedrungne Erklärung,

herausgegebenen Druckschrift,

und

einige Blicke auf seine Verwaltung des Wasser- und Straßenbaues im Königreiche Baiern.

K.

Vom

Heinrich Freyherrn von Pechmann,

K. Oberbaurathe.

München 1822.

In Commission bey Joseph Lindauer.

580

BIBLIOTHECA
REGIA

Bayerische
Staatsbibliothek
MÜNCHEN

Ich habe vor einiger Zeit eine Schrift über den frühern und den gegenwärtigen Zustand des Wasser- und Straßen-Baues in Baiern herausgegeben. Es war bei der Bearbeitung derselben nicht zu vermeiden, einige Umstände zu berühren, welche auf die Verwaltung dieses wichtigen Bauzweiges durch den geheimen Rath von Wiebeking Bezug haben. Kein Unbefangener wird die Ruhe und die Mässigung verkennen, die in jener Schrift herrscht, ungeachtet des reichen Stoffes zum Tadel, der vor mir lag, und der leider allen Bewohnern Baierns hinlänglich bekannt ist. Ueberhaupt konnte dieser Tadel nicht in dem Zwecke meiner Schrift liegen, denn dieser ist unverkennbar kein anderer, als die frühere Vernachläßigung des Wasser- und Straßenbaues in Baiern zu zeigen, nicht während Wiebekings Administration, sondern seit viel ältern Zeiten; daraus zu folgern, wie viel in diesem Fache noch zu thun ist, um daraus die Nothwendigkeit zu erweisen, diesem wichtigen Endzwecke die gehörige Aufmerksamkeit und die erfoderlichen Hilfsmittel nicht zu versagen; und zur genauern Kenntniß des Publikums zu bringen, was seit dem Daseyn des gegenwärtigen Finanz-Ministeriums durch dasselbe, und

die gegenwärtige das öffentliche Bauwesen des Königreichs leitende Behörde dafür geschehen ist.

Daß den geheimen Rath von Wiebeking auch die größte Mäßigung und Schonung von meiner Seite nicht abhalten würde, hierinn Veranlassung zu einem Angriffe gegen mich zu finden, war von seinen individuellen Eigenschaften zu erwarten. Ich sah ihm aber mit dem festen Entschluße entgegen, ihn unbeantwortet zu lassen, wenn die Art desselben mir es nicht zur Pflicht machen würde, ihm zu begegnen.

Er ist nun erfolgt, dieser Angriff, und auf eine Weise erfolgt, daß sowohl Ehre als Pflicht mich auffodern, ihm zu begegnen.

Ich will seiner Schrift, welche unter dem Titel: Abgedrungene Erklärung erschienen ist, Punkt für Punkt folgen, und die darin enthaltenen Angaben würdigen.

Ad. 1. Ich habe S. 16 meiner Schrift angeführt, daß die neuen Straßen, die gegenwärtig gebauet werden, mit bis jetzt in Baiern noch unbekannter Vollkommenheit und Aufwande ausgeführt werden. Wiebeking giebt dieses in Hinsicht auf den Aufwand zu, aber nicht in Hinsicht auf die Vollkommenheit. Allein der Herr geheime Rath weiß zuverläßig nicht, was die neuern Straßen jetzt kosten, noch was sie während seiner Administration gekostet haben: denn früher bestand die Mithilfe der Kreise nicht, wie jetzt, in einem durch Umlage erhobenen und genau bestimmten und berechneten Geldbeitrage, sondern in unmittelbar geleisteten Frohnen, welche nicht genau zu Geld angeschlagen wurden, auch nicht wohl konnten, aber dem Landmanne um sehr viel

lästiger waren, als die gegenwärtigen Kreis-Umlagen. Was die jetzt erbauten Straßen kosten oder gekostet haben, kann er in seinen gegenwärtigen Verhältnissen nicht genau wissen, und wüßte er sie, so würde er sich überzeugen, daß der dafür gemachte Aufwand in richtigem Verhältniß mit ihrem Zwecke, und ihrer Vollkommenheit ist. Um die größere Vollkommenheit der unter seiner Administration erbauten Straßen zu erweisen, beruft er sich auf mehrere derselben, und zwar zuerst auf die zwischen Kempten und Lindau. Als diese Straße vollendet war, wurde, was der Herr geheime Rath, wie bekannt, bei keinem Bau unterließ, ihr Lob in den öffentlichen Blättern bekannt gemacht, und zugleich angeführt, daß sie nirgends mehr als 3″ auf die Klafter steige. Ich war daher sehr begierig dieses Meisterstück der Straßenbaukunst zu sehen. Wie erstaunte ich, als ich eine Straße fand, welche an dem sogenannten Schüttendobel eine ohne Nothwendigkeit viel größere Steigung hat, als die Straßenbaukunde als Maximum, und selbst Wiebeking in seinen Schriften gestattet; welche an Stellen, wo sie eben und gerade seyn sollte und könnte, krumm und bucklicht, und nicht einmal mit Leisten- oder Randsteinen versehen ist, und überhaupt nicht viele Vorzüge vor den alten von mir in meiner Schrift Seite 5 und 6 geschilderten Straßen besitzt.

Die übrigen größtentheils in Franken gebauten Straßen, welche Wiebeking anführet, sind allerdings gut und untadelhaft gebauet. Allein man sieht an der verschiedenen Breite ihrer Fahrbahn, der Fußwege, der Graben; an der verschiedenen Höhe ihrer Wölbung; und in der Verschiedenheit der Bauart, den Mangel einer allgemeinen Vorschrift und einer zweckmäßigen Lei-

tung des Ganzen. Ihre unstreitig vollkommene Bauart und Ausführung erscheint dadurch als die Folge der Geschicklichkeit der einzelnen Baubeamten, welchen ihre Erbauung anvertrauet war, aber nicht als die Folge des Einflußes des Herrn von Wiebeking.

Wie wenig es übrigens dem General-Director um die zweckmäßige Anlage neuer Straßen zu thun war, erhellet schon allein aus dem Umstande, daß nicht ein einziges vollständig ausgearbeites Projekt für eine der neu erbauten Straßen mit den dazu erfoderlichen Längen- und Quer-Profilen in den Sammlungen der General-Direction zu finden ist, und daß ein solches auch nie vorgelegt oder verlangt wurde, und weder in der von ihm erlassenenen Dienst-Instruktion, noch in seinen vielen Generalien eine Verfügung hierüber zu finden ist.

Man vergleiche nun mit dem, was ich hier angeführt habe, die seitdem erschienenen vom Central-Bureau verfaßten Vorschriften, die Entwürfe für neue Straßenbauten, welche jetzt vorgelegt werden, und die neuen Straßen selbst, und dann entscheide man zwischen mir und Wiebeking.

Ad 2. Welche Ursache findet Wiebeking zu rügen, daß ich Seite 17 gesagt habe, die Straße von Schwabach nach Rott sey nicht schaussirt? Doch gewiß keine andere, als weil ich die Gelegenheit verabsäumt habe, zu rühmen, daß sie unter seiner Administration schaussirt worden seye. Uebrigens sagt Wiebeking selbst, daß ein Theil derselben noch unschaussirt seye. Indeß wird wohl kaum ein Leser in meiner Schrift die bestimmte Behauptung finden, daß die ganze Strecke zwischen

Schwabach und Rott nicht gebauet seye. Ein grosser Theil derselben ist aber noch unvollendet.

Ad 3. Hier nimmt Wiebeking seine in ganz Baiern übelberüchtigten Bogen-Brücken in Schutz. Dieser Artikel würde mir allein den Stoff zu einer ganzen Abhandlung geben. Doch um meine Leser zuerst mit dem Gegenstande genauer bekannt zu machen, will ich das Wesentlichste aus der Baugeschichte der 215' weiten Bogenbrücke in Bamberg anführen, und den Zustand und das Schicksal mehrerer anderer beschreiben.

Jene Brücke wurde im Jahre 1809 erbauet. Im Monat März wurde vom geheimen Rathe Wiebeking der Bau-Ingenieur Rief, welcher schon mehrere dieser Brücken ausgeführt hatte, mit dem Auftrage nach Bamberg gesendet, sich um das nöthige Bauholz umzusehen. Er fand dessen nur eine für den Bedarf unbedeutende Menge bei Privatleuten, und er wendete sich an die Forstbehörden um Anweisung des Uebrigen: Aber ohne Erfolg, weil die Zeit, in welcher der Forst-Ordnung zufolge noch Holz gefället werden durfte, bereits vorüber war. Wiebeking wendete sich hierauf an das Staats-Ministerium der Finanzen, um den Befehl an das Forstamt wegen Holz-Anweisung zu bewirken. Es ist merkwürdig, daß dieser Antrag vom 10. April datirt ist. Die Weisung, welche darinn nachgesucht wurde, erfolgte, allein es ist leicht zu beurtheilen, daß bis diese allerhöchste Entschließung stuffenweise an die untere Forstbehörde gelangte, bis das Holz angewiesen, gefällt und auf den Bauplatz gebracht war, dieses in den vollen Saft gekommen seyn mußte, und für einen dauerhaften Bau nicht wohl mehr angewendet werden konnte. Die

Brücke wurde nun in größter Eile erbauet, und im darauf folgenden Monat Oktober betheert, wodurch das Austrocknen des Holzes vollends gehindert wurde. Ueberdieses liegen die Anfänge der Bogenribben tief unter dem höchsten Wasserstande, sie werden jährlich vom Hochwasser erreicht, und können in den tiefen Wiederlagskammern nie gehörig austrocknen. Wenn man zur Absicht gehabt hätte, das möglichst schnelle Verderben dieser Brücke zu bewirken, so hätte man keine zweckmäßigern Mittel wie diese, wählen können. Das Ausbessern fieng auch bald nach ihrer Vollendung an. Endlich senkte sich die Brücke bedeutend. Allerdings mochte das zu schwere darauf liegende Steinpflaster diese Senkung verursacht haben. Es wurde mit einem leichtern vertauscht. Aber diese Maasregel konnte nicht verhindern, daß es bald ganz weggenommen werden mußte, und die Brücke blieb nun mit blossen Dielen belegt. Demungeachtet wurde die Verstärkung der Bogenribben, und die Vermehrung der Streben nothwendig. Unter fortwährenden kostspieligen Ausbesserungen dieser Art kam das Jahr 1818 heran, und die Bau-Inspection in Bamberg war nun genöthiget einen Ueberschlag für eine neue Ausbesserung vorzulegen, welcher ungefähr 10,000 fl. betrug. Die Regierung des Obermainkreises erhielt den Befehl, diese Brücke nochmals auf das sorgfältigste zu untersuchen, und einen genauen Ueberschlag zu machen, weil die Erfahrung an diesen Brücken schon lange gelehrt hatte, daß, wenn man sie auszubessern anfieng, daran immer viel mehrere Mängel, als anfangs sichtbar sind, entdeckt werden, und die erste Anschlags-Summe bedeutend überschritten wird. Die Regierung berichtete hierauf, daß man an den drey Bo-

genribben dieser Brücke 92 Baustämme und alle Schwellen und mehrere Windruthen verfault gefunden habe. Ausserdem sind die Wiederlager mit unbeschreiblicher Nachlässigkeit ausgeführet. Ich muß hier bemerken, daß sowohl von der Bau-Inspektion Bamberg, als von dem Baurathe des Kreises die Erhaltung dieser Brücke auf das lebhafteste in Schutz genommen wurde, und folglich der Vorwurf des geheimen Raths von Wiebeking, daß man absichtlich seine Brücken vernachläßigt habe, auf sie nicht anwendbar ist. Uebrigens war durch diese Untersuchung die Zweckmäßigkeit eine neue Brücke zu bauen, aber auch des möglich langen Aufschubs ihrer Erbauung, weil dringende andere Bauten bei der Beschränktheit der dafür bewilligten Summen ihn nothwendig macht, ausser Zweifel gesetzet. Diese Brücke wurde daher der öffentlichen Sicherheit wegen mit Jochen versehen, um sie noch so lange zu erhalten, als möglich ist.

Die Brücke in Vilshofen wurde vom Herrn von Wiebeking im Jahre 1809 mit der nähmlichen Uebereilung erbauet, ungeachtet des ihm ertheilten Rathes, sie von dem in dieser Gegend wohlfeilen Eichenholze zu bauen, der unter Hinweisung auf seine Schriften, worinn der unfehlbare Theer-Anstrich vorgeschrieben ist, zurückgewiesen wurde. Auch die Geschichte dieser Brücke ist die Geschichte ihrer immerwährenden Ausbesserungen. Man war endlich genöthiget, die beiden äußern Bogenribben ganz zu erneuern. Sie wurden im Jahre 1818 mit einem Aufwande von ungefähr 5600 fl. unter der Leitung und der Aufsicht von zwey Baubeamten ausgeführet, die damals noch unter die größten Verehrer von Wiebekings Brücken, und in Hinsicht auf Sorgfalt und Genauigkeit in der Ausführung unter die aus-

gezeichnetsten gehörten. Demungeachtet befand sich diese Brücke bereits im vorigen Jahre in einem Zustande, in welchem die Wiederherstellung einstimmig für unausführbar, und ihre Neuerbauung nach einer bessern Construction für nothwendig erklärt wurde; ein Beweis, daß die Ursache der Unhaltbarkeit dieser Brücken nicht allein in der sorglosen Ausführung, sondern auch in ihrer fehlerhaften Construction liegt. Auch sie ruht nun auf Stütz-Jochen, bis ihre Erneuerung möglich wird.

Selten wurde das Geld des Staates für ein Bauwerk muthwilliger verschwendet, als für die Brücke über die Rott in der Nähe von Schärding. Die Rott ist ein mittelmäßiger Bach, ohne bedeutenden Eisgang, über welchen eine gewöhnliche Joch-Brücke ihrem Zwecke vollkommen entsprach, dauerhaft war, und wenig Ausbesserungen forderte. Der geheime Rath von Wiebeking baute hier eine Brücke mit einem 200′ weiten Bogen, deren Auffahrts-Dämme einen unnöthigen Hügel bilden, und wovon jeder mehr gekostet hat, als eine dauerhafte Jochbrücke an dieser Stelle gekostet haben würde. Auch diese Brücke war, wie alle übrigen dieser Art, ein nagender Krebs an dem Baufonde. Sie erhielt ein Pflaster von Holz-Würfeln: aber es mußte im verflossenen Herbste wieder weggenommen werden, weil ungeachtet der sorgfältigsten Unterhaltung die Brücke es nicht mehr zu tragen vermochte.

Der Herr geheime Rath sagt, daß man die Neuburger-Donaubrücke nicht ausbessere, und die gedrehten Kurven nicht auswechsle; daß man gegen die ersten Grundsätze der Fluß- und Brückenbaukunde, welche die möglichste Vermeidung der Pfeiler und Joche in großen

und heftigen Eisgang führenden Flüßen vorschreiben, mitten in der Donau, selbst gegen die gründlichsten Berichte der Local-Baubehörden einen kolossalen steinernen Pfeiler bauen wolle, der nicht nur der Schifffahrt gefährlich werden müsse, sondern auch zum mindesten zweimal so viel als eine neue Bogen-Brücke kosten werde, und daß daneben noch die zwei Oeffnungen überbauet werden müssen, so daß die Staats-Casse dreimal so viel zu bezahlen habe, als nöthig seye.

Hier ist beinahe jedes Wort eine Unrichtigkeit, oder eine Uebertreibung. Die Kurven haben sich nicht gedreht, (wie dieses geschehen sollte, ist ohnehin nicht wohl zu begreifen) sondern die Flußaufwärts liegende Bogenribbe hat sich nun 2' gesenkt, so daß die eine Seite des Fahrwegs der Brücke um 2' tiefer liegt, als die andere, und man war der öffentlichen Sicherheit wegen auch hier gezwungen, ein Stützjoch unter der Brücke anzubringen. Man müßte nun, um sie wieder herzustellen, eine ganz neue Bogenribbe anbringen. Allein dadurch werden die Fehler der Construction nicht entfernet, und schon allein die nachtheilige Erfahrung, die man durch eine ähnliche Wiederherstellung an der Vilshofer-Brücke gemacht hat, muß davon abhalten. Aber auch sonst hat die Erfahrung die Unhaltbarkeit dieser Bogenbrücken wenigstens für große Weiten wie hier unwiderlegbar erwiesen. Wer könnte daher noch zur Beibehaltung einer Bogenbrücke an dieser Stelle rathen? In Hinsicht auf die gründlichen Berichte der Local-Baubehörden muß ich zuerst fragen, wie er denn zur Einsicht derselben gekommen ist? Auf erlaubtem Wege kann es nicht geschehen seyn. Doch vielleicht vermuthet er nur, was er sagt. In diesem Falle muß ich seine Mei-

nung dahin berichtigen, daß die einzige Einwendung auf der in den Ortsverhältnissen gegründeten Schwierigkeit einen steinernen Pfeiler dauerhaft zu gründen, beruht, eine Schwierigkeit, die zwar nicht zu läugnen, aber keineswegs unüberwindlich ist. Der Theil der Donau, über welchen die Brücke gebauet wird, ist 168' breit, der kolossale Pfeiler, der Trotz aller Einwendungen des Herrn von Wiebeking in die Mitte des Flußes zu stehen kommen muß, soll eine Dicke von 8' erhalten, folglich jede Oeffnung eine Weite von 80'. Welcher Baumeister kann diese Weiten den Grundsätzen der Fluß- und Brückenbaukunde (jene die Herr von Wiebeking selbst geschaffen hat, und für deren Annahme er von allen Baumeistern blinden Glauben fordert, ausgenommen,) und der Sicherheit der Schifffahrt widerstrebend erachten. Der Pfeiler wird ungefähr 20,000 fl. kosten. Soll man wohl glauben, daß Herr von Wiebeking diese Bogenbrücke um 10,000 fl. gebauet hat? Welchem Staats-Beamten kommt es zu, fragt er endlich solche Mißgriffe zu sanktioniren? Jenem, welchen die Erfahrung die vom geheimen Rathe von Wiebeking begangenen vielen Mißgriffe vermeiden gelehrt hat.

Die Brücke bei Biesenhofen über die Wertach, hat sich in dem Grade gesenket, daß sie beinahe einen umgekehrten Bogen bildet. Man mußte zwey Joche darunter bauen, um sie vor dem Einsturze zu bewahren.

Die Brücke bei Friedberg wird nun wirklich neu gebauet, nachdem ihre Ausbesserungen seit ihrer Erbauung 13,000 fl. gekostet haben, und sie demungeachtet nicht mehr vor ihrem Verfalle bewahret werden konnte, der ihre Neuerbauung unvermeidlich gemacht hat.

An der Brücke bei Bogenhausen müssen, wie alle Bewohner von München wissen, alle Jahre wesentliche Ausbesserungen vorgenommen werden. Das schlimmste aber an dieser vom Erbauer nach ihrer Vollendung so sehr gerühmten Brücke ist, daß die Pfahlroste der Widerlager ungefähr 4' über dem niedrigsten Wasser liegen, und nur bei Hochwasser benetzt werden. Welcher gemeine Maurer- oder Zimmergeselle weiß nicht, daß Holz unter diesen Umständen in kurzer Zeit faulen muß? Und wenn nun diese Roste und diese Pfähle verfault sind, wie kann die Brücke gerettet werden? Doch wir werden sehen, daß dieses nicht der grösste Fehler dieser Art ist, welchen der General-Direktor des Wasser-Brücken- und Straßenbaues begangen hat.

Die meisten der übrigen noch bestehenden Bogenbrücken sind mehr oder weniger baufällig. Auch diese werden zuverlässig noch viel Geld zu ihrer Erhaltung erfodern, bis sie endlich das Schicksal ihrer übrigen Schwestern haben werden.

Wiebeking läugnet, daß diese Brücken seit seiner Entfernung von der General-Direction einen großen Aufwand für ihre Erhaltung erfodert haben, und behauptet, man habe es (ob aus Absicht oder nicht) an ihrer Erhaltung fehlen lassen. Alle Bewohner der Orte, wo Brücken dieser Art sich befinden, sind Zeugen von den Erhaltungs-Arbeiten, welche jetzt daran, wie vorher, vorgenommen werden, sie sehen aber auch, wie schlecht diese Brücken diese Arbeit lohnen. Man könnte hier den Hrn. v. Wiebeking auf eine unläugbare Weise widerlegen, wenn man ihm die dafür jährlich von den Bau-Inspectionen vorgelegten Ueberschläge zeigen würde, von

welchen keiner ungenehmigt geblieben, ja nicht einmal vermindert worden ist. Oder sollte Hr. v. Wiebeking wohl gar behaupten wollen, daß die Bau-Inspectoren sie vernachläßigten, und keine Anschläge vorlegten? Es wäre sehr undankbar von ihm, wenn er Männern Vorwürfe darüber machen wollte, welche so manche Jahre hindurch die undankbare Mühe übernommen haben, den übeln Ruf, welchen diese Brücken ihrem Erbauer bereits gebracht haben, und noch bringen werden, abzuwenden, oder wenigstens dessen Eintritt zu verzögern.

Doch der Hr. geheime Rath hat in gewisser Hinsicht selbst die Unhaltbarkeit seiner Brücken eingestanden. Ich war noch Bau-Direktor in Würzburg, als mir eine Instruction für Erhaltung der Bogenbrücken zu Gesicht kam. Ich glaubte, daß „einer von jenen nichtswürdigen Menschen, welche die nützlichsten Unternehmungen mit ihrem Geifer besudeln" und über welche der Hr. geheime Rath in seinen Schriften so oft in Unwillen ausbricht, durch diese Schrift die Bogenbrücken und ihren berühmten Erfinder vor dem Publikum habe lächerlich machen wollen. Allein man versicherte mich, daß diese Instruction wirklich an die Bau-Inspectionen sey erlassen worden. Ich konnte es nicht glauben, denn wozu solche Vorschriften für Erhaltung von Brücken, welchen eine Dauer von mehreren 100 Jahren vom Erfinder zugesichert worden war? *) Endlich wurden meine

---

(*) Im allgemeinen Anzeiger der Deutschen. April 1818 Nr. 103. Diese Ankündigung verbreitete er noch in besondern Abdrücken und zwar in französischer und in deutscher Sprache. Diese Schrift wimmelte von ungewöhnlichen Lobeserhebungen, deren Durchlesung jetzt nach 14 Jahren durch den Zustand dieser so glänzend angekündigten Brücken ein neues Interesse gewinnt.

Zweifel über die Aechtheit dieser Instruction durch das Erscheinen des IV. Bandes von Wiebekings Theoretisch praktischer Wasserbaukunst gehoben. Sie ist dort S. 176 abgedruckt. Die Leser, welche sich die Mühe geben wollen, sie zu suchen, werden mit Verwunderung finden, wie flickbedürftig der Herr General-Director von Wiebeking seine Bogenbrücken erklärt hat.

Doch hier genug von diesen unglücklichen Brücken. Ich war entschlossen, sie in der Zeitschrift, die ich in der Vorrede zu meiner dem Hr. geheimen Rath Wiebeking so anstössigen Schrift angekündigt habe, nur im Vorbeigehen und schonend zu berühren. Nun aber finde ich gar keinen Grund mehr, die kostbaren Erfahrungen, die man in Baiern darüber gemacht hat, und den unglücklichen Erfolg dieses Versuches den Freunden der Baukunst vorzuenthalten. Die in andern Ländern sehr spät erfolgte Nachahmung dieser Brücken konnte, weil sie schon gleich anfangs in übeln Ruf kamen, nur durch das Stillschweigen, das man aus Rücksicht gegen den Erfinder bis jetzt darüber beobachtet hat, statt finden. Vielleicht wird meine Mittheilung andere Regierungen vor dem Unglücke bewahren, diese Versuche eben so theuer zu bezahlen, wie man sie in Baiern bezahlt hat.

Ad 4. Mir ist es vollkommen gleichgültig, wer die Anbringung des Holzpflasters auf den Brücken vorgeschrieben hat, genug daß es da ist. Nach allen Umständen konnte ich glauben, daß man es dem Kreisbaurathe Beyschlag zu verdanken habe, und ich glaube es noch. Wenn der Vorstand eines Verwaltungs-Zweiges etwas auf die Veranlassung eines ihm untergeordneten Beamten verfügt, so folgt noch nicht daß jener, und

nicht dieser der Urheber davon ist; sonst würde der Vorstand in allen Fällen alles Verdienst, und die Untergeordneten keines haben.

Hr. von Wiebeking rügt, daß man dieses Pflaster später bei andern Brücken unterlassen habe. Es liegt nicht im Charakter der gegenwärtigen Bauverwaltung, heute einen Versuch zu machen, morgen ihn für gelungen zu erklären, und übermorgen ihn allgemein einzuführen. Es war nöthig erst die Erfahrung über die Dauer dieses Holzpflasters entscheiden zu lassen, und dann die Kosten desselben mit den übrigen Belegungs-Arten der Brücken zu vergleichen. Hiezu war kein geringerer Zeitraum nothwendig, als der, welcher seit dem ersten auf Brücken angewendeten Holzpflaster verstrichen ist. Hätte der Hr. geheime Rath diese nie genug zu empfehlende Vorsicht bei seinen Bogenbrücken angewendet, so würde er sich vielen Verdruß, und noch mehr Tadel erspa-ret haben.

Ad. 5. Hr. von Wiebeking eignet sich ganz allein die Erfindung der jetzt ausschließlich in Baiern angeordneten Bogenhängwerke zu. Allein seine Bogenhängwerke haben die Fehler seiner Bogenbrücken, nur in geringerm Maase: aber jene, welche ich in meiner Schrift angeführet habe, haben diese Fehler nicht. Ich kann hier keine Abhandlung darüber schreiben, welche nur für Bauverständige brauchbar seyn würde. Ich bemerke nur, daß kein einziger der Baubeamten in Baiern dem geh. Rath von Wiebeking die Erfindung dieser Bogenhängwerke zuschreibt. Der Behauptung, daß man sie nur da anwenden dürfe, wo die Lage der Ufer die hinreichende Bogenhöhe versagt, wird niemand beistimmen, welcher diese Construction kennet.

Ad. 6. Ich wünsche dem Hrn. geh. Rath herzlich Glück, daß es ihm gelungen ist, irgend etwas, obwohl auch dieses nur unvollkommen, aufzugreifen, was ihm eine brauchbare Waffe gegen mich in die Hände zu geben scheint, nähmlich die von mir gebaute, und wie er irrig glaubt, eingestürzte Brücke von Boklet, wobei ihm übrigens der Namen des Ortes unrichtig angegeben worden ist. Wie glücklich würde er sich fühlen, wenn ihm nur bei einem einzigen der so vielen von ihm ausgeführten verunglückten Bauwerke die Rechtfertigung, wie mir hier, zu statten kommen könnte, daß er es einem Unternehmer übertragen, dieser aber es nachlässig ausgeführt, und deßhalb des Kosten-Ersatzes schuldig erklärt worden sey. Er behauptet, daß die Feinde der Bogen-Brücken Schuld seyen, daß er nicht mehrere, als die Brücke von Günzburg und von Dillingen von dem theuern Eichenholze habe bauen können.

Ich habe bereits angeführt, daß er die Vilshofer-Brücke nicht von Eichenholz bauen wollte, ungeachtet sie darum dort nicht viel mehr gekostet haben würde. Es ist überdieses keinem Zweifel unterworfen, daß er bei den meisten Brücken kein Eichenholz vorgeschlagen hat, daß bei jenen Brücken (es waren die letzten die er baute) wo er Eichenholz in Vorschlag brachte, ihm für Anwendung desselben nicht die geringste Schwierigkeit gemacht worden, und daß irgend eine Rücksicht wegen Kosten ihn nirgends, auch bei weniger wichtigen Dingen nicht abhielt. Er rühmt sich ferner, daß unter seiner Administration gute Brückenwerkmeister gebildet worden sind. Dieses ist nicht zu läugnen. Allein wohl noch mehr durch die vielen künstlichen und schwierigen Ausbesserungs-

Arbeiten, welche diese Brücken unaufhörlich nothwendig machten, als durch ihre Erbauung, welche wegen der Nachlässigkeit, mit der hier oft zu Werke gegangen wurde, nicht immer eine empfehlenswerthe Schule war. Endlich spricht er sein Verwerfungs-Urtheil über die Brücke bei Paßau aus: und hier muß ich mich etwas länger verweilen.

Die jetzt im Bau begriffene Brücke bei Paßau besteht aus sieben 8′ dicken Pfeilern, und zwei Widerlagern von Granitquadern und 86′ weiten Oeffnungen. Sie wird mit geraden doppelt auf einander liegenden Balken überlegt, welche von 15′ weit vorragenden Sprengwerken gestützt werden. Diese sind so auf den Pfeilern angebracht, daß sie stehen bleiben können, wenn man die geraden Balken wegnimmt. Diese Bauart wurde durch die Nothwendigkeit bedingt, die Brücke schnell abtragen und wiederherstellen zu können, weil Paßau in militärischer Hinsicht wichtig ist, und die Festung Oberhaus gegenüber liegt, wodurch im Kriege jene Maßregel leicht nothwendig werden kann. Daher mußte der Plan dieser Brücke auch dem königl. Armee-Ministerium vorgelegt werden, welches weder zur Erbauung einer Wiebeking'schen Bogenbrücke, noch zu der einer Bogenhängwerks-Brücke, weil beide wohl schnell verbrannt, aber nicht schnell wieder hergestellet werden können, seine Zustimmung gegeben haben würde, aber dieser Construction unbedingten Beifall gab. Diese Anordnung mochte gepriesen werden, sagt Herr v. Wiebeking, als die Brückenbaukunde noch in ihrer Kindheit war. Ich will ihm seinen Glauben nicht zu nehmen suchen, daß die Brückenbaukunde erst durch seine Bogenbrücken aus der

Kindheit hervorgegangen, und zuerst die Brücke anführen, welche er selbst bei Paßau bauen wollte *)

Diese Brücke sollte zwey Widerlager von 8′ Dicke, und drey steinerne Pfeiler von 7′ Dicke, (also nur um einen Fuß weniger, als der koloſſale Pfeiler bei Neuburg) welche in eine Tiefe von 10 bis 16′ auf Pfahlrosten gegründet werden sollten, und vier Offnungen jede von 110′ Weite erhalten. Sie sollten mit Bogenhängwerken nach Wiebekings Konstruction bedeckt werden, deren Anfänge unter den höchsten Wasserstand gereicht haben würden. Die Normalbreite des Flußes ist aber bei Paßau nahe an 700′. Welches Schicksal würde diese Brücke bey dem ersten Eisgange gehabt haben, der hier äusserst heftig und verheerend ist?

Die Bau-Direction in Paßau erhielt den Auftrag, nach den ihr mitgetheilten Bestimmungen den Plan zur Brücke, und die dazu gehörigen Ueberschläge einzusenden. Diese betrugen ungefähr 54,000 fl. und waren nach allen Umständen unstreitig viel zu gering berechnet. Demun-

---

*) Anmerk. Herr von Wiebeking führt mit großem Wohlgefallen an, daß er 40 neue und große Brücken erbauet habe. In einem seiner Administrations-Berichte kömmt das Verzeichniß derselben vor, und darunter die alte Pfahl-Brücke über die Donau bei Paßau, unter den Nummern 28, 29 und 30 als drey neue Brücken, weil sie in sieben Jahren dreimal war vom Eise weggerissen, und wieder neu nach der alten Art erbauet worden. Diese Brücke, deren schlechte Beschaffenheit den Bau der neuen Brücke nothwendig machte, flicht er als drei neue Brücken in den Kranz seines Ruhms, während er die jetzt im Bau begriffene sehr schöne und dauerhafte Brücke in die Kindheit der Brückenbaukunde verweiset.

geachtet erhielt sie die Kosten-Berechnung mit einem Verweise von der General-Direction aus dem angegebenen Grunde zurück, weil er um ein Drittheil zu hoch sey, und weil dadurch beim Ministerium nichts mehr und nichts weniger bewirkt würde, als die Nichterbauung der Brücke. Dieses Aktenstück schließt mit den merkwürdigen Worten. „Uebrigens wird die Erklärung „hinzugefügt: daß es dem General-Director persönlich lieb ist, wenn die Brücke nicht gebauet wird, „weil er nichts als Verdruß von dergleichen Bauten hat, „wo dann der Staat fortwährend die Ausgaben der „schlechten Brücken behält, und dann die Stadt Paßau „zuweilen vom jenseitigen Ufer abgeschnitten wird.“

Welch einen reichhaltigen Stoff zu Bemerkungen giebt dieses Verfahren! Ich will mir nur eine derselben erlauben. Der General-Director fordert niedrige Ueberschläge, um das Ministerium dadurch um so leichter zur Bewilligung des Baues zu bewegen, und verläßt sich darauf, daß, wenn der Bau einmal angefangen ist, das Fehlende wohl in der Folge bewilliget werden müsse. Dennoch behauptet er in der vorliegenden Schrift, daß er durch die Feinde seiner Brücken sich habe abhalten lassen, das theuere Eichenholz in Anschlag zu bringen. Weitere Bemerkungen, vorzüglich über den Schluß des angeführten Aktenstückes, will ich meinen Lesern zu machen überlassen.

Da die bestehende Nothbrücke noch in ziemlich gutem Stande war, so wurde dieser Bau verschoben, Wiebeking legte inzwischen seine Stelle nieder, und das Vaterland blieb von dem Nachtheile befreyt, eine Bogen-Brücke mehr zu haben, die den angeführten Umständen zu Folge wahrscheinlich schon jetzt nicht mehr stehen würde.

Ad. 7. Es würde sich nicht der Mühe lohnen, über diesen Artikel etwas zu sagen, wenn Wiebeking hier nicht dem alten würdigen Obersten von Riedel, dem er so vielen unverdienten Verdruß gemacht, und die letzten Tage seines Lebens verbittert hat, ein Lob ertheilte. Ich glaube es bemerken zu müssen, weil es gewiß das erstemal ist, daß er jenem allgemein geachteten Manne Gerechtigkeit wiederfahren läßt.

Ad. 8. Herr von Wiebeking tadelt meinen Vorschlag, die Isar zwischen dem neuen Wehre und der Bogenhauser-Brücke auf die Normalbreite zu beschränken, und vergißt die mit großem Aufwande von ihm mehrere Jahre hindurch fortgesetzten Ausbesserungen in dieser Strecke, wodurch alle Jahre dem Publikum von München das Schauspiel großer Faschinenhaufen, welche fruchtlos in den Fluß geworfen wurden, gegeben worden ist, und welchem nur durch Befolgung meines Vorschlags meiner Ueberzeugung zufolge ein Ende gemacht werden kann. Gefahr könnte selbst dann kaum dadurch herbeigeführt werden, wenn man auch die Verschwendung machen wollte, so hohe Dämme, wie die bei Bogenhausen zu bauen. Uebrigens scheint Herr von Wiebeking diese Erinnerung nur als ein Uebergangsmittel zum Wehre, und den dort bevorstehenden Gefahren gebraucht zu haben. Dieser Gegenstand ist zu wichtig, als daß ich ihn nicht ausführlich behandeln sollte.

Dieses Wehr wurde von ihm in den Jahren 1814 und 1815 erbauet. Der vorzüglichste Beweggrund war, die Ueberschwemmungen, welchen ein Theil der Hauptstadt ausgesetzt war, dadurch zu vermeiden. Da die Sohle des alten Wehres um 6′ höher lag, als die der

gegenwärtigen Wehr-Oeffnungen, so wurde dieser Endzweck unstreitig erreicht, und in dieser Hinsicht ist gegen das Wehr nichts zu erinnern. Dennoch hat auch hier der Baumeister wesentliche Konstructionsfehler gemacht, deren Folgen bald sichtbar wurden. Der wichtigste hier zu berührende Gegenstand ist der Trift-Rechen, weil dieser der Gegenstand ist, gegen welchen er sich äussert. Er hatte seinen Triftrechen unmittelbar oberhalb dem Wehre erbauet. Sowohl seine Construction als seine Lage war fehlerhaft. Die Triftstecken dieses Rechens erhielten unten keinen festen Stützpunkt, sie wurden in den bloßen Kies getrieben. *) Da während der Trift diese Wand von Triftstecken immer den Fluß aufstauet, vorzüglich wenn sich noch Holz, wie es immer geschieht, davor legt, so muß nothwendig eine heftige Strömung zwischen diesen Stecken hindurch entstehen, welche den Kies hinwegführet, und die Spitzen der Stecken ihres Stützpunktes beraubt. Warum wurde hier die alte durch lange Erfahrung bewährte Vorrichtung eines hinter einer Spundwand liegenden Grundbaumes vernachläßigt? Diese Gefahr mußte noch durch die Art die Wehr-Oeffnungen zu schliessen, vermehrt werden. Dieses geschieht nähmlich durch einzelne Einlegbalken. Da auf diese Weise das Wehr immer nur nach Bedarf durch Herausnahme einzelner Balken von oben herab geöffnet wird, so häufen sich die Flußgeschiebe zu einer bedeutenden Höhe vor dem Wehre, und in diesen Geschieben müssen die Triftstecken geschlagen werden. Wird nun während der Trift

---

*) S. Wiebekings theor. prakt. Wasserbaukunst IV. Band. Seite 97. Tafel 136. Fig. XVI. XVII.

das Wehr geöffnet, so muß diese ganze Masse mit einem Male beweglich werden, und das Durchbrechen des Rechens ist unvermeidlich. Diese Gefahr wurde noch vermehret, durch die Stelle wo der Rechen angebracht war. Durch das Wehr ist der Fluß bei Hochwässern aufgestauet. Soll es, um Ueberschwemmungen zu verhüten, mit einem Male geöffnet werden, so muß nothwendig ein Sturz des Wassers gegen die Wehr-Oeffnungen hin entstehen, welchem in dieser Nähe ein viel stärker gebauter Rechen, wenn auch kein Holz davor liegt, nicht zu widerstehen vermöchte. Es ist dadurch ausser Zweifel gesetzt, daß das Wehr für Abwendung der Hochwasser nur ausser der Triftzeit von Nutzen seyn konnte, daß es aber während derselben, wenn man das Trift-Holz nicht preis geben wollte, gänzlich wirkungslos war, und daß für diesen Zeitpunkt in den frühern Verhältnissen nicht das geringste verbessert worden ist. Man mußte früher bei großer Gefahr den Triftrechen durchhauen. Dieses würde auch jetzt nöthig geworden seyn, wenn die Unhaltbarkeit von Wiebekings Triftrechen diese Mühe nicht ersparet hätte. Und die Ursache dieser Ersparung ist auch die einzige Verbesserung, wenn denn doch eine hier gefunden werden soll, welche Wiebeking an der Triftanstalt gemacht hat. Sollte eine wirkliche Verbesserung erreicht werden, so muß für einen Wasser-Abfluß an einer andern Stelle, als durch das Wehr gesorgt werden. Auch Wiebeking scheint nach Erbauung seines Wehres dieser Ueberzeugung näher gekommen zu seyn, denn er ließ den Damm, welcher zwischen den untern Ueberfällen befindlich ist, erniedrigen, damit das Wasser darüber stürzen konnte, ehe es die Ufer-Schwelle am grünen Baum erreichte, d. i. die Höhe, bei welcher früher

das Durchhauen des Rechens anbefohlen war. Diese Maßregel konnte aber nur von unvollkommener Wirkung seyn. Sie setzt diesen Damm der Gefahr des Durchbruches aus, (*) und verhindert den Verlust an Triftholz nicht, welches mit dem Wasser darüber stürzt. Wiebeking selbst lehrt nach dem Beispiele seiner Vorgänger in seinen Schriften, daß ein Wehr mit Grund-Abläßen versehen werden müsse, und es ist ein wesentlicher Vorzug seiner Wehre, daß sie ganz aus Grund-Abläßen bestehen. Die Ueberfälle sind ebenfalls Wehre, warum brachte er nicht dort Grundabläße an, die allein die Gefahren während der Trift, welche dadurch entstanden, weil man das Wehr nicht öffnen durfte, entfernt halten konnten? Wie kann er nun behaupten, daß diese Grundabläße bei seinen Rechen nicht nöthig gewesen wären? Doch nur weil dieser Rechen so gebaut war, daß er durchbrechen mußte.

So wie das Wehr und der Rechen vollendet war, gab der damalige Rechenmeister Alram seine Bedenklichkeiten hierüber unter dem Datum vom 20ten Julius zu Protocoll, sprach seine Ueberzeugung von der Unhaltbarkeit desselben aus, und verwahrte sich gegen alle Verantwortlichkeit für den Fall eintretenden Unglücks. Demungeachtet gieng es bei den Triften der Jahre 1815 und 1816 noch so ziemlich gut, weil sie bey gewöhnlichem Wasserstande statt fanden. Allein im Jahre 1817 durchbrach der Rechen mehrmals; sogar Joche desselben wurden mit der größten Gefahr vieler darauf stehenden Men-

---

(*) Darum fand sich auch im vorigen Jahre während der Trift die Stadt genöthigt, diesen Damm so schnell, wie möglich, wieder auf die vorige Höhe zu bringen.

schen weggerissen, mehrere Tausend Klafter Holz giengen verloren, und das Wehr wurde äußerst beschädiget. Der unverzeihliche Fehler, daß man es mit keinen Spundwänden versehen hatte, war Schuld, daß ein großer Theil der Isar einen Weg unter den Pfeilern des Wehres sich bahnen, das Sturzbett aufheben, und überhaupt große Verwüstungen verursachen konnte. Es war nothwendig, dieses Werk mit Spundwänden zu versehen, welche sehr kostspielig dadurch wurden, daß Wiebeking die Fundamente mit eingeworfenen Steinen hatte ausfüllen lassen, welche erst hinweggeräumt werden mußten. Diese Ausbesserung kostete über 14,000 fl. Und so hatte das noch kaum drey Jahre stehende Wehr bereits eine so große Summe für seine Ausbesserung verschlungen, als nach Wiebekings tadelnder Behauptung der neue Rechen gekostet haben soll. Gehört diese Arbeit wohl auch unter jene, welche, wie Wiebeking bey Nr. 17. bemerkt, nur Unwissenheit und Leidenschaft als Folge der Mängel der Anlage betrachten kann?

Allein nun mußte noch ein neuer Rechen gebauet werden. Die Regierung des Isar-Kreises hatte den Vorschlag gemacht, ihn 300′ weiter aufwärts an die Einmündung des Floßkanals zu verlegen, weil er dadurch um eben so viel weiter von dem Wehre entfernt, und dadurch vor der Gefahr durch den schnellen Fall bey Oeffnung des Wehrs, oder der sehr möglichen unvorhergesehenen Sprengung einer Schleusse zu leiden gesichert seyn würde. Die Gründe für diese Veränderung waren zu gültig und zu überzeugend, als daß sie vom Central-Bureau nicht einstimmig hätten begutachtet werden sollen. Sie wurde genehmigt, und im Frühling 1819 ausgeführt. Herr v. Wiebeking schrieb hierauf am 13ten

April 1819 an den königl. Staats = Minister der Finanzen einen Brief, dessen wesentlicher Inhalt war, daß das Grundbett des neuen Rechens viel zu hoch gelegt werde, und daß man die aus großen Nagelfluhsteinen bestehende Sohle des Floßkanals herausgerissen, und dadurch die St. Anna = Vorstadt und den englischen Garten der größten Gefahr der Verheerung preis gegeben habe, deren Entschädigung Millionen betragen könne. Es war sehr leicht zu zeigen, daß das Grundbett des neuen Rechens um 1' tiefer als das des unterhalb liegenden neuen Wehres liege, und daß man die steinerne Sohle an der Einmündung des Floß = Kanals nicht nur allein nicht herausgerissen habe, sondern daß diese sogar niemals da gewesen seye. Der Bau des Rechens wurde ohne weiteres Hinderniß vollendet, und die Trift der beiden Jahre 1819 und 1820 gieng ohne irgend einen erheblichen Anstand und Unfall vorüber, die Gefahren abgerechnet, welche Herr von Wiebeking auch hier wieder wahrgenommen haben wollte.

Schon nach der Trift von 1819 hatte das Central-Bureau des Wasser = und Straßenbaues, um den bereits angeführten Fehler, dessen sich der Herr geheime Rath von Wiebeking durch Unterlassung der Erbauung zweckmäßiger Grund = Abläße an den Ueberfällen schuldig gemacht hatte, zu verbessern, zwey Grund = Abläße, den einen an den untern, den andern an den obern Ueberfällen, oberhalb der alten Isar = Kaserne, vorgeschlagen.

Der letzte dieser beiden Grundabläße wurde in dem Winter von 1821 erbauet. Es trat während der nächsten Trift ein Hochwasser ein, die Isar überstieg bedeutend die Höhe, bei welcher früher das Durchhauen des Triftrechens befohlen war; der Grundablaß wurde ge-

öffnet, binnen wenigen Minuten fiel am Triftrechen das Wasser um 18″ und alle Gefahr war vorüber, ungeachtet Herr von Wiebeking auf ein neues alles Unglück als unvermeidlich vorausgesagt hatte. Da man aber bemerkt hatte, daß auch der vor diesem Grundablasse stehende Rechen sich mit Holz verlegte, ein Uebel welches überhaupt nicht vollkommen verhindert werden kann, so wurde nun der Vorschlag gemacht, den zweiten noch zu erbauenden Grund-Ablaß mit der an den Trift-Anstalten der südlichen Salinen eingeführten sehr sinnreichen Vorrichtung zu versehen, welche man dort Spiegel nennt, und dem Wasser nicht durch die senkrechte Rechenwand, sondern durch auf dem Grunde des Flusses befindliche Oeffnungen Abfluß gestattet. Dieser Vorschlag soll im folgenden Winter in Ausführung gebracht werden.

Während dieser Vorfälle hatte der geheime Rath von Wiebeking nachfolgende beiden Vorstellungen eingegeben, und nach vollendeter Trift das ebenfalls hier abgedruckte allerhöchste Rescript erhalten.

Allerdurchlauchtigster Großmächtigster König Allergnädigster König und Herr!

(Die Gefahren, welche während anhaltenden Gebirgsregen bei den neuen Rechenanlagen und der Verabsäumung des Oeffnens vom Schleusenwehr einen Theil der Stadt, der St. Annen-Vorstadt und den englischen Garten bedrohen, und die nothwendig anzuordnenden Vorkehrungen betreffend.)

Als die Erfahrung bei einigen sehr hohen Wasserständen, welche in den Jahren 1815 und späterhin unter-

halb München so wie einige Stunden oberhalb, eintraten, bewiesen hatte, daß nach Oeffnung des Schleusenwehres die Isar selbst die niedrigen Ufer der Vorstadt Au und der St. Annen Vorstadt nicht überstieg, hätten die auf das hiesige Fluß = und Triftbauwesen Einfluß habenden Beamten, sich an diese Erfahrung halten sollen, wenn sie auch mit den in meiner Wasserbaukunde über dieses Schleusenwehr vorgetragenen Grundsätzen und Beschreibungen unbekannt waren. Aber im Jahr 1819, als einige Pfähle von dem 1814 angelegten Triftrechen (während der Triftung) abgesprengt wurden, ist ein neuer Rechen der wenigstens 8000 fl. mehr, als jene Reparatur gekostet hat, gegen die Grundsätze der Flußbaukunde angelegt, welches ich in einem an Seiner Excellenz den Finanz = Minister unterm 13. April 1819 gehorsamst erlassenen Schreiben, bewiesen habe.

Dieser neue Triftrechen, ist mit seinem Grundbette zu hoch angelegt, und hat eine fehlerhafte Richtung, weil er mit dem Strom einen zu kleinen Winkel bildet: daher legt sich vor demselben ein förmlicher Holzdamm, welcher den Abfluß der Hochgewässer hemmt, und diese dergestalt aufstauet, daß sie über die Ufer treten, und selbst sich aus dem Trift = Kanal seitwärts ausbreiten.

Im vorigen Jahr hat leider die Erfahrung diese von mir vorausgesagten Wirkungen bestättigt, weil der Trift-Kanal gleich oberhalb der Pfarrerwohnung nicht bloß einige Häuser mit Wasser anfüllte, sondern selbst über die Straße sich ergoß, ohngeachtet der Isar = Fluß, unterhalb München, äußerst niedrig stand, und nur die Höhe von 4 Schuh, an der Bogenhauser Brücke, erreichte. Wäre damals ein Gebirgsregen eingetretten,

so würde bereits eine die St. Annen Vorstadt und den englischen Garten zerstörende Ueberschwemmung eingetreten seyn. Zu dieser Ergießung des Trift-Kanals trug auch der Umstand bei, daß man in demselben, hinter meinem Garten, die Balkenwand zum Theil hatte liegen lassen,*) welche sonst jederzeit beim Anfange der Triftung herausgenommen wurde.

Jene fehlerhafte Anlage des neuen Rechens hat man durch einen in diesem Jahre oberhalb den Kasernen angelegten Durchlaß verbeßern wollen, aber dabei kömmt zu erwägen, daß diese großen Aufziehschützen bei hohen Wasserständen kaum geöffnet werden können; er hätte also mit Balken verschlossen werden sollen. Bei diesem Verhältniße steht also das Eigenthum und Leben vieler Grundbesitzer und Einwohner auf dem Spiele, und bei Ueberschwemmungen würde die Finanz-Kasse mit Recht, zum Ankauf der Gebäude und Gärten und zur Entschädigung der übrigen Verluste in Anspruch genommen werden, weil die Ueberschwemmungen durch zweckmäßige Anstalten gänzlich entfernt werden können. Es ist also nothwendig und äusserst dringend, daß sowohl die Polizey-Direktion, als die Bauinspektion und Triftverwaltung mit einer Instruktion **) versehen werden, nähmlich über das Oeffnen des Schleusenwehrs, der Durchläße oberhalb den Kasernen und Durchhauens vom Triftrechen, bei den Anschwellungen der Isar, so wie daß auch die Zeit wenn die Triftrechen zu bestecken sind, vorgeschrieben werde, und daß die Balkenwand in dem

---

*) Ist unrichtig.

**) Wurde an die Bauinspektion ertheilt.

Triftkanal (hinter meinem Garten) während der Triftung, und die Flöße bei Zeiten, fortgeschafft, die schadhafte Uferwand dieses Kanals aber selbst ausgebessert werde.

Werden hierüber die zweckmäßigen Vorkehrungen getroffen und pünktlich befolgt, weßwegen einer der höhern Baubeamten, welche für die getroffenen Veränderungen sich erklärten, so wie auch abwechselnd diejenigen Baubeamten, welche diesen neuen Rechen vorgeschlagen und begutachtet haben, während der Triftung sich abwechselnd an Ort und Stelle einfinden möchten, da der Bauinspektor eine halbe Stunde entfernt wohnt, und wenn ein von der Polizeydirektion abzuordnendes Individuum während hohen Wasserständen gegenwärtig ist, auch jene zu bestimmenden Vorschriften, deren Zweckmäßigkeit ich nicht in Zweifel ziehe, in Ausübung kommen; so dürfte dem zu befürchtenden Unglück vorgebeugt werden, und keine Ueberschwemmung eintreten.

Da nun dieser Gegenstand in den Wirkungskreis der königlichen Staats-Ministerien des Innern sowohl als der Finanzen einschlägt, so habe ich diese Vorstellungen an beide höchste Behörden überreicht.

München, den 8. Mai 1821.

Der ich in tiefester Ehrfurcht ersterbe

Euer Königlichen Majestät

allerunterthänigst treugehorsamster
Diener
Ritter von Wiebeking
geheimer Rath.

Allerdurchlauchtigster Großmächtigster
König
Allergnädigster König und Herr!

(Die Gefahren, welche bei der gegenwärtigen Trift und Anschwellen der Isar dem englischen Garten und der St. Annen-Vorstadt drohen.)

Was ich in meiner letzten allerunterthänigsten Vorstellung vom 8. vorigen Monats wegen der bei starken Gebirgsregen unvermeidlichen Ueberschwemmung und Zerstörung des englischen Gartens der St. Annen-Vorstadt und von einem Theil der Stadt, durch fehlerhafte Anordnung des neuen Triftrechens, und der obwaltenden Aufsicht bei dieser höchst wichtigen Sache, welche nicht blos das Finanzvermögen mit Millionen in Anspruch nehmen kann, sondern wobei auch das Leben vieler Menschen in Gefahr ist, vorgestellt habe, von dessen Wahrheit kann sich heute jedermann auf dem Lokal überzeugen.

1) Liegt vor dem neuen Abrechen ein förmlicher die Isar drei Schuh hoch aufstauender Holzdamm, wodurch in der Nacht das Wasser über die Chaussee in den nahen Bach getrieben wurde. Wäre die Isar nur noch zwei Schuh gestiegen, so würde sie in den Bach eingebrochen seyn, und im Schlaf wären vielleicht Hunderte von Familien in dem Elemente umgekommen, das sich nur von zweckmäßigen Vorkehrungen in Schranken halten läßt.

2) Daß diese Sache sich so befindet, kann von jedem Einsichtsvollen, und sey er noch so kalt gegen das Interesse der Staatskasse und des der Bewohner jener Bezirke, leicht an Ort und Stelle begriffen werden.

3) Ist auch jetzt die Unwirksamkeit der oberhalb den Kasernen in diesem Jahr mit großen Kosten angelegten Schützen (während der Triftung) heute erwiesen; diese Schützen sind gezogen aber wirkungslos, wovon sich jedermann durch den Augenschein überzeugen kann.

Da ich nicht blos Grundbesitzer in der St. Annen Vorstadt, sondern auch Wasserbaukundiger bin: so halte ich's abermals für Pflicht, diese Vorstellung ehrfurchtsvoll zu überreichen. Meiner Ueberzeugung gemäß ist noch heute die Durchhauung des Abrechens und die Oeffnung des Schleusenwehres zu verfügen, denn ein Regen im Gebirge muß unfehlbar jenes Unglück herbeiführen, wobei nur allein ein Ersatz von bedeutender Summe geleistet werden müßte, denn nicht blos meine Besitzung wäre nach dem Preise, den ich dafür angesetzt habe, abzukaufen, sondern mir gebührte auch Ersatz für die Beschädigung anderer Gegenstände, und dies könnte die Gerechtigkeit Euer Königlichen Majestät allen Betheiligten nicht versagen, da ich das Unglück nicht erst heute, sondern bereits zweimal als wahrscheinlich dargestellt habe. Selbst noch in diesen Tagen steht die größte Gefahr bevor, wenn gleich die Isar seit heute früh im Fallen begriffen ist, denn ein Gebirgsregen kann sie heute Nacht höher als zuvor anschwellen. Die Gefahr ist leider sehr nahe, weil aus dem hoch stehenden Triftkanal das Wasser rückwärts in die Isar, welche unter dem Triftrechen drey Schuh niedriger als vor demselben steht, einströmt und in diesem Kanal bereits ein Seitenbruch *) entstanden

*) Ist ganz unabhängig vom Triftrechen.

ist; auch steht die Isar vor dem Triftrechen so hoch, daß dieser Rechen bereits hätte durchgehauen seyn sollen. Euer Königlichen Majestät hohes Staats-Ministerium der Finanzen dürfte sich daher bewogen finden, die erforderlichen Maßregeln noch heute anzuordnen, und für die Zukunft solche Einrichtungen treffen zu lassen, damit nicht, während der Triftung, jeder Gebirgsregen die Gefahr erneuere, und endlich ein Unglück entstehe, welches der Staatskasse höher als das in Jahrhunderten durch die Triftung herabkommende Holz einträgt. Ueberdies würde Euer Königlichen Majestät väterliches Herz tief verwundet werden, wenn in der Residenz solche Maßregeln von Staatsbehörden unterlassen wären, welche das von einem Wasserbaukundigen vorausgesetzte Unglück hätten verhindern, und das Leben vieler Menschen hätten erhalten können.

München, den 10. Juni 1821.

Der ich in tiefester Erfurcht ersterbe

Euer Königlichen Majestät

allerunterthänigst treu gehorsamster

Wiebeking

geheimer Rath.

Königreich Baiern
Staats = Ministerium der Finanzen

An

den Realitäten = Besitzer in der St. Anna Vorstadt
Geheimen Rath von Wiebeking.

(Die Wassergefahren für die St. Anna Vorstadt betreffend.)

Der Gutsbesitzer in der St. Anna Vorstadt, Geh. Rath von Wiebeking hat in den Vorstellungen vom 8. vorigen Monats und 10. dieß angegeben, daß bei den Einrichtungen des gegenwärtigen neuen Rechens, und des neu angelegten obern Schleusenwehres bei der begonnenen Trift das Eigenthum und Leben vieler Grundbesitzer und Einwohner auf dem Spiele stehe, daß noch am 10. dieß die Durchhauung des Abrechens und die Oeffnung der Schleusenwehre zu verfügen sey; daß dem Finanz = Vermögen mit Millionen in Anspruch genommen zu werden bevorstehe, und es das väterliche Herz Seiner Königl. Majestät tief verwunden würde, wenn in der Residenz solche Maßregeln von Staats = Behörden unterlassen wären, welche das von einem Wasserbaukundigen vorausgesagte Unglück hätten verhindern, und das Leben vieler Menschen hätten erhalten können.

Demselben wird hierauf erwiedert:

Wenn auch in früherer Zeit allerdings bei der Trift große Gefahren obwalteten, und die damals getroffenen Maßregeln keineswegs zureichend waren, indem im Jahre 1815, bald nach Erbauung des neuen Schleusenwehres, ein Theil der alten Isarkaserne in die Fluthen stürzte; am 2. August 1817 Morgens 7 Uhr schon eine Wasserhöhe von 6' 4'' im Stande war, eine Balkenwand des Schleusenwehrs zu sprengen, die Joche

des neu erbauten Triftrechens mit solcher Schnelligkeit zu zerstören, daß 18 darauf stehende Menschen nur durch die schnellste Flucht dem nahen Tode entrinnen konnten, und mehrere tausend Klafter Holz dem Strome Preis gegeben werden mußten; und endlich am 23. August desselben Jahres Abends 7 Uhr sogar schon bei einem Wasserstande von 5′ 6″ abermals eine Balkenwand des Schleusenwehres von selbst aufsprang, ein zweyter Durchbruch des wieder hergestellten Rechens und ein neuer Verlust von mehreren hundert Klaftern Holz erfolgte, das Sturzbett des Schleusenwehres aber völlig unterwühlt und umgestürzt wurde; so sind doch seit dem Jahre 1817 solche wesentliche Verbesserungen eingetreten, welche die vormals nur zu gegründeten Besorgnisse zu beseitigen vermögen.

Es wurde nähmlich den bis dahin beständigen Unterspülungen des Schleusenwehres durch die Herstellung der früher versäumten Spundwände und Vorbauten ein Ziel gesetzt, obwohl diese Arbeit durch die bei der Anlage des Wehrs vor demselben eingeworfenen Steine sehr erschwert und vertheuert war.

Dem fehlerhaft konstruirten Rechen wurde eine bessere Stellung, eine bis dahin mangelnde Grundbank, und eine solche Festigkeit gegeben, daß er selbst der sehr starken Trift vom Jahre 1820 ohne Holzverlust, aber auch ohne mindeste Gefahr für die St. Anna Vorstadt widerstand.

Der oberhalb der Isar-Kaserne neu angelegte Grund-Ablaß hat in Verbindung mit den übrigen Vorsichts-Maßregeln sich so nützlich bewährt, daß in der Nacht vom 9. auf den 10. laufenden Monats bei einem sehr schnell bis auf 7, 4″ gestiegenen Wasserstande binnen

wenigen Stunden der größte Theil der ganzen Jahres-Trift ohne Verlust einrinnen konnte, ohne daß die St. Anna Vorstadt beschädigt, oder wie es früher in derlei Fällen geschah, der Triftrechen durchgehauen worden wäre.

Ohngeachtet dieser beruhigenden Erfahrungen ist übrigens für Fälle wahrer Gefahr durch eine genaue Vorschrift der nöthigen Maß-Regeln gesorgt, und überdies noch die Anlage eines zweyten Grund-Ablaßes und die Verwandlung der unbehilflichen Balkenwände des Schleusenwehres in zweckmäßige Ziehschleusen angeordnet.

Das Staats-Ministerium der Finanzen ist sich bewußt, mit aller Wärme für das Interesse des Staates, und das der Bewohner der angeblich bedrohten Bezirke, alle jene Maßregeln ergriffen zu haben, welche die früher bestandenen Gefahren zu beseitigen geeignet waren: es wird hingegen mit der erfoderlichen Ruhe und Kälte alle heftigen ungegründete und bittere Vorwürfe enthaltenden Vorstellungen einzelner Grundbesitzer prüfen, die durch vorgefaßte Meinung sich zu überspannten Besorgnissen hinreissen lassen, und ungeeignete Rathschläge ertheilen.

Von gegenwärtiger Entschliessung ist unterm heutigen auch das k. Staats-Ministerium des Innern in Kenntniß gesetzt worden.

München, den 27. Juni 1821.

Auf

Seiner Majestät des Königs Allerhöchsten Befehl

Freyherr von Lerchenfeld.

Durch den Minister
der
General-Sekretär
von Geiger.

Und nach diesem Rescripte erlaubt sich der geheime Rath von Wiebeking in der vorliegenden Druckschrift (S. 3) zu behaupten, daß die oberste Finanz-Verwaltung in die Nothwendigkeit gesetzet worden seye, auf seine Vorstellung als Grundbesitzer sich zu verbürgen, jeden Schaden abzuwenden, der durch diese neuen Bauten verursacht werden könnte, also ihn zu ersetzen. Ich muß dieses Benehmen der kalten Beurtheilung meiner Leser, und der Ahndung, oder der mitleidsvollen Nachsicht einer höhern Stelle überlassen.

So wahrheitswidrig die oben angeführte Behauptung ist, so auffallend ist die Aeußerung, daß viele Tausende angewendet werden mußten, nur um den Schein zu haben, als wenn man in der Wasserbaukunde größere Kenntnisse besäße, als der Verfasser der theoretisch praktischen Wasserbaukunst, und der Mann, welcher so viele Bauwerke ausgeführt hat.

Man vergißt über das Lächerliche, das in dieser Stelle liegt, das Anmaßende und Unbescheidene derselben. Ich würde der Einsicht meiner Leser zu nahe treten, wenn ich etwas darauf antworten wollte.

Es ist mir noch übrig, einiges über den Grundablaß an dem Wehre bei Fürth, welches Herr von Wiebeking nur ein einzigesmal im Vorbeigehen (S. 4 oben in der zweiten Kolumne) erwähnt, anzuführen. Als die Straße von Fürth nach Farnbach gebauet wurde, war ein Straßendamm über den außerhalb Fürth liegenden bei Hochwässern von der Regnitz überschwemmten Grund nothwendig. Es fand sich bald, daß die in diesem Damme angebrachte Brücke zu enge, und der Damm dadurch

der Gefahr ausgesetzet war, vom Hochwasser zerstört zu werden. Das natürlichste Mittel wäre gewesen, diese Brücke zu verlängern, oder eine neue Oeffnung in dem Damme anzubringen. Man zog vor, einen Grundablaß in dem Mühlwehre bey Fürth zu erbauen, um die Wassermasse, die durch jenen Grund strömte, zu vermindern. Der Bau wurde zu ungefähr 900 fl. veranschlagt und bewilligt. Er begann. Man hatte den Grundablaß auf eine Sand-Insel angelegt, und anfangs die Spundwände unterlassen. Jedes nur unbedeutende Hochwasser brachte eine neue Hiobspost, und veranlaßte einen neuen Befehl der General-Direction, dessen Befolgung wieder nicht von Erfolg war, und wieder eine neue Maßregel nöthig machte. Man glaubt darinn das blinde Versuchen eines Baudilettanten zu sehen, der das erstemal einen Bauplatz betritt. Endlich nachdem dieser Bau ungefähr zwölfmal so viel, als der erste Anschlag betrug, gekostet hatte, stand er fertig da. Allein nun konnte dieser Grund-Ablaß nicht gebraucht werden; theils weil während seines Offenseyns so viel Sand unterhalb die Mühlen bei Fürth geschwemmt wird, daß ihr Betrieb dadurch leidet, theils weil das Oeffnen desselben für ihn selbst nicht ohne Gefahr scheint. Er steht nun ganz nutzlos da, und im Jahre 1818 berichtete die Regierung des Rezatkreises, daß er durchaus zu nichts zu brauchen seye, und auch nicht zum Bau einer Schleuse für allenfallsige Schiffbarmachung der Regnitz benutzt werden könne, weil seine Sohle dafür zu hoch liegt. Ich finde mich verpflichtet zu bemerken, daß bey diesem Baue der Baudirektor des Rezatkreises, der die dabey begangenen Fehler nicht gemacht haben würde, ganz umgangen wurde, obwohl ihm die Aufsicht über

der Gefahr ausgesetzet war, vom Hochwasser zerstört zu werden. Das natürlichste Mittel wäre gewesen, diese Brücke zu verlängern, oder eine neue Oeffnung in dem Damme anzubringen. Man zog vor, einen Grundablaß in dem Mühlwehre bey Fürth zu erbauen, um die Wassermasse, die durch jenen Grund strömte, zu vermindern. Der Bau wurde zu ungefähr 900 fl. veranschlagt und bewilligt. Er begann. Man hatte den Grundablaß auf eine Sand = Insel angelegt, und anfangs die Spundwände unterlassen. Jedes nur unbedeutende Hochwasser brachte eine neue Hiobspost, und veranlaßte einen neuen Befehl der General = Direction, dessen Befolgung wieder nicht von Erfolg war, und wieder eine neue Maßregel nöthig machte. Man glaubt darinn das blinde Versuchen eines Baudilettanten zu sehen, der das erstemal einen Bauplatz betritt. Endlich nachdem dieser Bau ungefähr zwölfmal so viel, als der erste Anschlag betrug, gekostet hatte, stand er fertig da. Allein nun konnte dieser Grund = Ablaß nicht gebraucht werden; theils weil während seines Offenseyns so viel Sand unterhalb die Mühlen bei Fürth geschwemmt wird, daß ihr Betrieb dadurch leidet, theils weil das Oeffnen desselben für ihn selbst nicht ohne Gefahr scheint. Er steht nun ganz nutzlos da, und im Jahre 1818 berichtete die Regierung des Rezatkreises, daß er durchaus zu nichts zu brauchen seye, und auch nicht zum Bau einer Schleuse für allenfallsige Schiffbarmachung der Regnitz benutzt werden könne, weil seine Sohle dafür zu hoch liegt. Ich finde mich verpflichtet zu bemerken, daß bey diesem Baue der Baudirektor des Rezatkreises, der die dabey begangenen Fehler nicht gemacht haben würde, ganz umgangen wurde, obwohl ihm die Aufsicht über

t zu
dieſe
dem
blaß
Waſ-
ern.
und
auf
und-
paſ-
inen
und
inde
ſtes
Bau
be-
aun
en;
um-
ihr
el-
ht
bie
ts
er
ig
ſ
e

denselben der Dienstesordnung zufolge gebührt hatte. Im Jahre 1820 wurde der Straßen-Damm, der die Veranlassung zu diesem unglücklichen Baue war, dennoch durchbrochen, die Brücke zerstöret, und ein großer Aufwand dadurch nothwendig gemacht. Ich habe vergessen, diese Ausgabe am Ende der Note meiner Schrift S. 128 anzuführen. Ich mache diesen Fehler hiemit gut, und danke Herrn von Wiebeking, daß er mich daran erinnert hat.

Ad 9. Die Aeusserung: „Es ist unrichtig, daß ich an der Isar unterhalb München Dämme anlegte.“ und gleich darauf „ich habe dann erst die Dämme angelegt.“ Wer wird sie verstehen? Uebrigens ist dieser Artikel zu unbedeutend, als daß ich noch etwas darüber sagen sollte.

Ad 10. Der Herr geheime Rath von Wiebeking nimmt es sehr übel, daß ich bei Gelegenheit der Anführung des Staats-Vertrages zwischen Würtemberg und Baiern über die Gränze an der Iller und die an diesem Flusse nöthigen Bauten unterlassen habe, anzuführen, daß er in Gemeinschaft mit dem k. würtembergischen General-Director von Seeger die Iller-Correction und die Landesgränze dem Pariser-Staats-Vertrage gemäß zum Vortheile beider Länder bestimmt, und daß er dieses wichtige Geschäft in wenig Tagen vollzogen habe; und daß ich ferner dabei sogar unterlassen habe, zu rühmen, daß er nicht länger gebraucht, und nicht mehr Diäten verrechnet habe, als Recht war. Von den von ihm gemachten Bestimmungen und vorgeschlagenen Fluß-Correctionen könne man sich aus den darüber vorhandenen sieben lythographirten Blättern über-

denselben der Dienstesordnung zufolge gebührt hatte. Im Jahre 1820 wurde der Straßen-Damm, der die Veranlassung zu diesem unglücklichen Baue war, dennoch durchbrochen, die Brücke zerstöret, und ein großer Aufwand dadurch nothwendig gemacht. Ich habe vergessen, diese Ausgabe am Ende der Note meiner Schrift S. 128 anzuführen. Ich mache diesen Fehler hiemit gut, und danke Herrn von Wiebeking, daß er mich daran erinnert hat.

Ad 9. Die Aeusserung: „Es ist unrichtig, daß ich an der Isar unterhalb München Dämme anlegte.“ und gleich darauf „ich habe dann erst die Dämme angelegt.“ Wer wird sie verstehen? Uebrigens ist dieser Artikel zu unbedeutend, als daß ich noch etwas darüber sagen sollte.

Ad 10. Der Herr geheime Rath von Wiebeking nimmt es sehr übel, daß ich bei Gelegenheit der Anführung des Staats-Vertrages zwischen Würtemberg und Baiern über die Gränze an der Iller und die an diesem Flusse nöthigen Bauten unterlassen habe, anzuführen, daß er in Gemeinschaft mit dem k. würtembergischen General-Director von Seeger die Iller-Correction und die Landesgränze dem Pariser-Staats-Vertrage gemäß zum Vortheile beider Länder bestimmt, und daß er dieses wichtige Geschäft in wenig Tagen vollzogen habe; und daß ich ferner dabei sogar unterlassen habe, zu rühmen, daß er nicht länger gebraucht, und nicht mehr Diäten verrechnet habe, als Recht war. Von den von ihm gemachten Bestimmungen und vorgeschlagenen Fluß-Correctionen könne man sich aus den darüber vorhandenen sieben lythographirten Blättern über-

denselben der Dienstesordnung zufolge gebührt hatte. Im Jahre 1820 wurde der Straßen-Damm, der die Veranlassung zu diesem unglücklichen Baue war, dennoch durchbrochen, die Brücke zerstöret, und ein großer Aufwand dadurch nothwendig gemacht. Ich habe vergessen, diese Ausgabe am Ende der Note meiner Schrift S. 128 anzuführen. Ich mache diesen Fehler hiemit gut, und danke Herrn von Wiebeking, daß er mich daran erinnert hat.

Ad 9. Die Aeusserung: „Es ist unrichtig, daß ich an der Isar unterhalb München Dämme anlegte.“ und gleich darauf „ich habe dann erst die Dämme angelegt.“ Wer wird sie verstehen? Uebrigens ist dieser Artikel zu unbedeutend, als daß ich noch etwas darüber sagen sollte.

Ad 10. Der Herr geheime Rath von Wiebeking nimmt es sehr übel, daß ich bei Gelegenheit der Anführung des Staats-Vertrages zwischen Würtemberg und Baiern über die Gränze an der Iller und die an diesem Flusse nöthigen Bauten unterlassen habe, anzuführen, daß er in Gemeinschaft mit dem k. würtembergischen General-Director von Seeger die Iller-Correction und die Landesgränze dem Pariser-Staats-Vertrage gemäß zum Vortheile beider Länder bestimmt, und daß er dieses wichtige Geschäft in wenig Tagen vollzogen habe; und daß ich ferner dabei sogar unterlassen habe, zu rühmen, daß er nicht länger gebraucht, und nicht mehr Diäten verrechnet habe, als Recht war. Von den von ihm gemachten Bestimmungen und vorgeschlagenen Fluß-Correctionen könne man sich aus den darüber vorhandenen sieben lythographirten Blättern über-

denselben der Dienstesordnung zufolge gebührt hatte. Im Jahre 1820 wurde der Straßen-Damm, der die Veranlassung zu diesem unglücklichen Baue war, dennoch durchbrochen, die Brücke zerstöret, und ein großer Aufwand dadurch nothwendig gemacht. Ich habe vergessen, diese Ausgabe am Ende der Note meiner Schrift S. 128 anzuführen. Ich mache diesen Fehler hiemit gut, und danke Herrn von Wiebeking, daß er mich daran erinnert hat.

Ad 9. Die Aeusserung: „Es ist unrichtig, daß ich an der Isar unterhalb München Dämme anlegte.“ und gleich darauf „ich habe dann erst die Dämme angelegt.“ Wer wird sie verstehen? Uebrigens ist dieser Artikel zu unbedeutend, als daß ich noch etwas darüber sagen sollte.

Ad 10. Der Herr geheime Rath von Wiebeking nimmt es sehr übel, daß ich bei Gelegenheit der Anführung des Staats-Vertrages zwischen Würtemberg und Baiern über die Gränze an der Iller und die an diesem Flusse nöthigen Bauten unterlassen habe, anzuführen, daß er in Gemeinschaft mit dem k. würtembergischen General-Director von Seeger die Iller-Correction und die Landesgränze dem Pariser-Staats-Vertrage gemäß zum Vortheile beider Länder bestimmt, und daß er dieses wichtige Geschäft in wenig Tagen vollzogen habe; und daß ich ferner dabei sogar unterlassen habe, zu rühmen, daß er nicht länger gebraucht, und nicht mehr Diäten verrechnet habe, als Recht war. Von den von ihm gemachten Bestimmungen und vorgeschlagenen Fluß-Correctionen könne man sich aus den darüber vorhandenen sieben lythographirten Blättern über-

zeugen. Der Staats = Vertrag, von dem ich in meiner Schrift handelte, ist ein ganz anderer, als der von dem der Herr geheime Rath spricht. Es wurde nähmlich ein neuer Staats = Vertrag geschlossen, und in diesem den Artikeln, welche die Bauten an der Iller betreffen, ein von mir verfaßtes Gutachten zum Grunde gelegt. Es ist folglich hier gar kein Stoff zu irgend einem Lobe für den Herrn General Direktor von Wiebeking vorhanden. Ich hätte mich nur selbst loben müssen, das ich aber in diesem Falle für unanständig und unter meiner persönlichen Würde gehalten habe.

Ad 11. Ich habe in meiner Schrift S. 34 des Herrn geheimen Raths von Wiebeking bei Gelegenheit der Fluß=Correctionen auf eine ehrenvolle Weise erwähnt. Demungeachtet tadelt er mich, daß ich nicht alles angeführt habe, wo ich Veranlassung hätte finden können, ihn zu loben. War denn der Zweck meiner Schrift eine Lobrede für ihn? Allein er verlangt, daß ich nicht nur jedes der unbedeutendsten Bauwerke, das zum Theil schon lange wieder ein Raub des Flußes geworden ist, hätte anführen sollen, sondern sogar auch die von ihm blos entworfenen, aber nicht zur Ausführung gekommenen Bauten. Ich hätte also auch noch den gesammten Vorrath von Planen durchsuchen sollen, um Stoff zu seinem Lobe zu finden. Von seinen Fluß=Correctionen am Inn und an den übrigen Flüssen, ist außer dem von mir Angeführten wenig Erhebliches übrig, das dem Herrn geheimen Rathe zur besondern Ehre gereichen könnte. Den Faschinen = Bau habe ich nicht nur für den Main, sondern auch für die Donau, und alle übrigen nicht reissenden und keine groben Flußgeschiebe führenden Flüsse

(S. 33) für nützlich und nothwendig erklärt. Aber er ist an unsern Gebirgsströmen nur mit großen Beschränkungen anwendbar.

Hat Wiebeking denn so ganz die Hunderttausende vergessen, die durch ihn an der Isar und am Inne für schon lange wieder verschwundene Faschinenbauten verschwendet worden sind? Kennt er die Uferbauten am obern Inne nicht, die in allen möglichen und den sonderbarsten Formen, so daß die Landleute dieser Gegenden sie hebräische Buchstaben nennen, erbauet worden, und glücklicherweise für die Ehre der unter der Administration des Herrn geh. Rathes hier ausgeübten Flußbaukunde größtentheils wieder zerstöret sind? Was noch davon übrig ist, sind dürre, vom Wasser und von den Flußgeschieben zerwühlte Faschinenhaufen, aus welchen die Spickpfähle ellenhoch hervorragen, und von der Unbrauchbarkeit des Faschinenbaues an solchen Flüssen zeugen. Er nennt den Pfahlbau unbrauchbar und kostbar. Ich habe (S. 32) die Unvollkommenheiten des Pfahlbaues angeführt, und seine Verbesserung vorgeschlagen, und im schlimmsten Falle muß er immer noch wohlfeiler seyn, als Bauten, welche heute fertig, und morgen zerstöret sind, wie dieses beinahe mit allen von Wiebeking an den Flüssen des südlichen Baierns ausgeführten Uferbauten der Fall war.

Ad 12. Wieder eine Rüge einer mir oft zur Last gelegten Unterlassungs-Sünde. Ich hätte den Herrn geh. Rath loben sollen, daß er schon früher die Verbesserung der Schifffahrt auf der Donau in den Akten und in seiner Wasserbaukunde beachtet habe. Wie hätte ich doch vermuthen können, daß es dem Verfasser dieser Wasser-

baukunde so sehr um jedes kleine Lob zu thun sey! Uebrigens wird der billige Leser einsehen, daß in den Zweck meiner Schrift wohl das gehörte, was zur Beförderung dieses wichtigen Zweckes bereits verfügt, aber nicht, was von Herrn von Wiebeking darüber allenfalls geschrieben worden seyn mochte.

Ad 13. Auch die vom geh. Rathe bewirkte Austrocknung des Starenbergermooses habe ich leider nicht gepriesen. Ich gestehe, daß ich darauf vergessen habe. Bei der Anführung so vieler größerer Sümpfe, und dem unbedeutenden Erfolge der hier unternommenen Austrocknung werden wenigstens meine Leser mir diese gegen Herrn v. Wiebeking begangene Sünde verzeihen.

Ad 14 und 18. Ich muß diese zwei Artikel zusammenfassen.

Der geheime Rath schiebt mir die Behauptung unter, daß erst seit dem Jahre 1818 dem Wasser- und Straßenbau-Wesen in Baiern plötzlich eine wissenschaftliche Form gegeben worden seye, und beruft sich auf Seite 96 meiner Schrift. Er protestirt gegen die auf Seite 132 angegebene frühere Vernachlässigung der Bildung junger Bauleute, und rühmt sich, daß er theils durch mündlichen Unterricht, theils durch praktische Anweisungen, theils durch seine Schriften mehrere Oberbauräthe, Bau-Direktoren und Bau-Inspektoren zu den geschicktesten Ingenieuren seines Faches gebildet habe.

S. 96. habe ich angeführt, daß der für seine Staaten so väterlich besorgte König unter allen Regenten Baierns zuerst diesem Zweige des öffentlichen Bauwesens eine systematische und wissenschaftliche Einrichtung zu geben gesucht habe. Wer würde an Wiebekings

Stelle hier nicht einen Lobspruch für sich gefunden haben? denn war nicht der erste Schritt, der zu diesem Endzwecke gemacht wurde, der, daß Wiebeking in baierische Dienste gerufen, und zum geheimen Rathe ernannt, ihm ein weit umfassender Wirkungskreis eingeräumt, und ein Gehalt von 6400 fl. bewilligt wurde? Und wie hat Wiebeking diesem Vertrauen entsprochen! Was konnte ihn veranlassen diese Stelle in diesem Sinne auf sich zu beziehen? Er hätte vielmehr die gleich darauf erwähnten Hindernisse, die man nicht vermuthen konnte, auf sich beziehen sollen, und ich nehme nun keinen Anstand zu erklären, daß ich unter diesen Hindernissen, und unter den S. 4. angeführten unerwarteten und zufälligen Umständen, die oft der Erreichung der wohlthätigsten und wichtigsten Zwecke hemmend und feindseelig in den Weg treten, nur ihn allein verstanden habe. Meine Rechtfertigung hierüber gehet aus dem ganzen Innhalte der gegenwärtigen Schrift deutlich genug hervor, obwohl kaum noch darüber eine Rechtfertigung nöthig seyn dürfte. Hier kann von jener Behauptung nur in so fern die Rede seyn, als die Bildung junger Leute zu brauchbaren Baubeamten in seinen Wirkungs-Kreis gehörte, die aber durch ihn, wie ich S. 132 angeführt habe, sehr vernachlässiget wurde: selbst die unter dem Obersten Riedel bestehende Bauschule hörte durch ihn auf.

Da wo eine Unterrichtsanstalt für Bauleute mangelt, ist es um so nothwendiger, von jungen Leuten, welche in diesem Fache angestellet werden wollen, die Hilfskenntnisse zu fodern, welche man in den öffentlichen allgemeinen Unterrichtsanstalten erwerben kann. Hiezu

ist eine zweckmäßige Prüfung nothwendig. Prüfungen wurden nun allerdings unter Wiebekings Administration vorgenommen. Ich habe viele derselben, welche in der Registratur liegen, durchgegangen, aber es ist kaum möglich etwas Unbefriedigenderes, als diese Prüfungen zu finden. In den meisten derselben, ist im Fache der Mathematik die Aufgabe einen Kieshaufen, wie er auf der Straße liegt, zu berechnen, schon eine der schwersten. Als ein wichtiger Gegenstand wurde die Brückenbaukunde betrachtet. Allein es war für die zu Prüfenden sehr leicht, damit fertig zu werden; denn wenn sie die Frage. Welche sind die vorzüglichsten Brücken? damit beantwortet hatten, daß es keine vortrefflichern Brücken gebe, als die vom Herrn General-Direktor dem geheimen Rathe von Wiebeking erfundenen Bogenbrücken, so durften, wie es hie und da scheint, die übrigen noch vorkommenden unbedeutenden Fragen wohl auch ein bischen ungeschickt beantwortet werden, ohne daß es für den Examinanden von erheblichen Folgen gewesen wäre. Einer derselben erhielt statt des Examens die Aufgabe, ein alphabethisches Verzeichniß aller in Wiebekings theoretisch praktischer Wasserbaukunst vorkommenden Kunstwörter zu verfassen. Ich konnte das Resultat dieser Aufgabe nicht bei den Akten finden. Es ist möglich, daß der Herr geheime Rath es sich zugeeignet habe, um sich einst die Mühe oder die Kosten ein Wort-Registers für jenes Werk zu verfertigen, oder verfertigen zu lassen, zu ersparen.

Diese Prüfungen wurden übrigens selten bei der General-Direction vorgenommen, auch nicht immer die zu stellenden Fragen von derselben vorgeschrieben, sondern dem ersten dem besten Bau-Inspector aufgetragen, es vorzunehmen.

Ich wäre sehr ungerecht, wenn ich verhehlen wollte, daß ich einige wenige sehr gute Prüfungen gefunden habe, aber, das, was ich angeführt habe, gilt von der bei weitem überwiegenden Mehrzahl. Ich hatte dabei Ursache, manche der jungen Männer zu bedauern, von welchen ich überzeugt bin, daß sie ein vortreffliches Examen zu machen im Stande gewesen wären, wenn sie einen nur mittelmäßigen Examinator gefunden hätten, die sich aber nun Prüfungen unterziehen mußten, welche ihnen ungeachtet der sorgfältigsten Vorbereitung und sehr schätzbarer Kenntnisse keine Ehre bringen konnten. Die erste Dienstesstuffe für sie war nun die der Praktikanten. Sie wurden als solche entweder den Bau-Inspectionen zugetheilt, oder sie blieben bei der General-Direction. Die ersten konnten nur dem Bau-Inspector oder sich selbst die Fortschritte zu verdanken haben, welche sie machten. Die andern hatten bei der General-Direction größtentheils nur lange Weile, oder sie wurden mit Arbeiten beschäftiget, welche das Fortschreiten ihrer Kenntnisse nur wenig fördern konnten. Die meiste Beschäftigung scheinen die gefunden zu haben, welche etwas in Kupfer zu stechen oder zu radiren verstanden. Diese erhielten die Erlaubniß, Kupferplatten für des Herrn General-Directors Werke zu verfertigen. Doch dieses gehört auch zu den Mitteln der Bildung.

Den höhern Baubeamten, welche er gebildet zu haben sich schmeichelt, muß ich es überlassen, ob sie das Lob, das er dadurch sich selbst ertheilet, als giltig erkennen wollen, oder nicht. Ich bezweifle es sehr.

Auch seine Schriften sind dafür ein sehr beschränktes Hilfs-Mittel. Die wichtigste derselben, und die er bei jeder Gelegenheit anführet, ist seine theoretisch prac-

tische Wasserbaukunst. Ueber ihren theoretischen Werth hat die gelehrte Welt schon lange nicht ganz zu ihrem Lobe entschieden. In Hinsicht auf die practische Baukunst enthält dieses Buch Vorschriften, welche für junge Leute, die aus Mangel an eigner Erfahrung noch lieber fremder Autorität folgen, höchst gefährlich sind, wozu vorzüglich die vom Verfasser selbst gebrauchten Verfahrungsweisen gehören, welche viele der von ihm in Baiern ausgeführten Bauten ihrem baldigen Verfalle entgegen führen. Auch wenn man sie als eine Bildersammlung von ausgeführten wichtigen Bauten betrachtet, so kann man sie in vieler Hinsicht nicht ohne Mißtrauen ansehen. So ist auf der Tafel 132. ein Theil der Brücke von Würzburg abgebildet. Nach dieser Zeichnung und der in §. 333. S. 537 des III. Bandes enthaltenen Beschreibung bestehet diese Brücke aus 10 Oeffnungen von 31′ Weite und halben Kreisbögen. Allein diese Brücke hat nur 8 Oeffnungen, jede derselben ist 60′ weit, und diese Oeffnungen sind keine halbe Kreisbögen, sondern Kreisstücke. Und doch lag ihm diese Brücke so nahe, er hat sie so oft gesehen, das bloße Augenmaß hätte ihn von seinem Irthume überzeugen können; und auch ohne dieses hätte er vermuthen sollen, daß der Main bei Hochwässern in 10 halben Kreis-Oeffnungen von zusammen 310′ Weite, kaum die Hälfte des Raumes finden könne, welchen er bedarf. Wie kann man bei so groben Fehlern auf die übrigen Zeichnungen, wenn ihre Richtigkeit nicht schon auf andere Weise bestätigt ist, vertrauen? *)

---

*) Wie sehr der geheime Rath übrigens von den Nutzen seiner Schriften überzeugt ist, erhellet aus nachfolgender

Ad 15. Hier vergleicht Herr v. Wiebeking die Kosten des Wasser- und Straßenbaues unter seiner Administration mit denen unter der gegenwärtigen. Er fodert zuerst zur Beantwortung mehrerer Fragen auf. Ich will sie beantworten.

Ad a. Ob die Straßen und Brücken während den Kriegsjahren in einer Woche nicht mehr haben abgenützt werden müssen, als jetzt in einem Jahre? Ohne es eben mit Jahren und Wochen so genau zu nehmen, kann man nicht läugnen, daß unter diesen Umständen Straßen und Brücken mehr leiden, als gewöhnlich. Allein wenn die Straßen durch den Krieg sehr gelitten hatten, so mußte das zur Ausbesserung nöthige Material unentgeldlich beigeführet werden. Selten blieb es bei dem, was man für die Herstellung nöthig hatte. Man sorgte mei-

---

Stelle, welche ich aus seinem Administrationsberichte vom Jahre 1812 hieherseße:

„Ich arbeitete die zweite Auflage (von der Anleitung zur „Anlage und Unterhaltung der Chausseen) aus, die ich „im Jahre 1808 drucken ließ; dieses Werk hat dem Kö„nigreich Baiern, wenn ich mir nicht zu viel schmeichle, „fünfzig Mal mehr genützt, als meine Besoldung be„trägt, und wird ihm für ewige Zeiten Vortheil brin„gen, weil die Baubeamten und Wegmeister nur allein „darnach arbeiten lassen dürfen, und die Wegmacher, „dessen Innhalt gemäß, anweisen müssen. Es sind diese „Maximen also allen eingeimpft, und so lange eine „Dienstordnung dieses Departements besteht, wird auch „zweckmäßig, d. i. mit Oeconomie gearbeitet werden. „Die mehresten jetzigen Straßenbaubeamten Baierns kön„nen auch in jedem Lande mit Auszeichnung dienen. So „viel wirkt ein mit Consequenz und Belehrung durchge„seztes System!“

stens zugleich für den Bedarf des nächsten Jahres, um den Etat desselben zu erleichtern. Will der Herr geheime Rath dieses läugnen, so wird er Tausende von Zeugen gegen sich haben. Ueber diese Leistungen der Unterthanen, wurde keine Rechnung geführet, folglich kann nichts darüber in den Ausgabssummen enthalten seyn.

Brücken leiden durch stärkeren Gebrauch meistens nur an ihrer Bedielung, wodurch im Ganzen die Ausgabe nicht merklich erhöhet wird.

b) Ob seit dem October 1817 eine einzige große kostbare Brücke oder neues Schleusenwehr neu erbauet, oder vollendet worden sey? Er zählt hier alle seine verunglückten allerdings kostbaren Brücken mit vieler Selbstgenügsamkeit auf, und korrigirt die mit Buchstaben gedruckte gewiß zu geringe Zahl von 350,000 fl. die sie gekostet haben sollen mit Tinte, und verwandelt sie in 250,000 fl. Seit 1818 wurden gebauet: Die Passauer Donaubrücke, ungleich wichtiger als jede vom Herrn geheimen Rathe erbauete, und ungeachtet der Kindheit der Kunst, wohin sie nach seiner Meinung gehört, besser als sie alle zusammen genommen; Die Innbrücke bei Wasserburg, eine Bogenhängwerk nicht nach der noch fehlerhaften Construction, deren er sich rühmt, sondern nach der von Andern verbesserten, die ich in meiner Schrift angeführt habe; nach der nähmlichen Construction eine Brücke über die Mangfall bei Rosenheim; bei Staufeneck über die Salach; bei Dachau über die Ammer; eine Brücke nach einer einfachern Construction über die Iller bei Schwarzenbach, und über die Paar bei Reichertshofen; zum Theile die neue Brücke bei Friedberg über den Lech, die der Herr geheime Rath einswei-

len in seinem in diesem Artikel enthaltenen Verzeichnisse seiner Brücken wegstreichen mag; steinerne Pfeiler an der Oettinger = Inn = Brücke; mehrere kleinere Brücken, meistens Bogenhängwerke von 40′ bis 60′ Weite, im Ganzen eine Zahl von dreyßig Brücken, die der Herr geheime Rath an meiner Stelle nicht unterlassen haben würde, alle namentlich anzuführen. Man hat also während drey Jahren verhältnißmäßig ungleich mehr, und wie ich mit aller Zuverlässigkeit behaupten darf, bessere Brücken gebauet, als Wiebeking während seiner zwölfjährigen Administration.

Ich muß ihm übrigens die Gerechtigkeit wiederfahren lassen, daß in dieser Stelle seiner Schrift eines der wenigen darinn enthaltenen unwiderlegbaren Worte vorkömmt, indem er seine Brücken kostbar nennt. Die am Rheine erbauten Dammschleusen stehen an Wichtigkeit den seinigen nicht nach, und gehen ihnen durch festen Bau und schöne Ausführung unendlich vor, doch sind sie nicht auf Kosten des Aerars, sondern auf Rechnung des Dammbaufonds gebauet worden. Aber der Aufwand, welchen das Aerar für Erhaltung der von ihm gebauten Schleusen und Wehre, und nur allein für das Wehr in München machen mußte, ist verhältnißmäßig für die verflossenen drey Jahre vielleicht mehr, als die Summe, die er dafür binnen zwölf Jahren verwendet hat. Hiezu kommen die vielen Ausbesserungen der übrigen fehlerhaften und unhaltbaren wiebeking'schen Bauten, welche allein entschuldigen könnten, wenn nichts Neues von Bedeutung gebauet worden wäre.

c) Allerdings wurde die Oettinger = und die Freisinger-Brücke verbrannt, und diese Zerstörung war unstreitig

ein bedeutender Nachtheil; man würde aber weniger Ursache haben, ihn zu bedauern, wenn die Zerstörung dieser Brücken die Wiedererbauung derselben, nicht nach ihrer ersten Bauart, sondern nach einer bessern zur Folge gehabt hätte.

d) Nur im Jahre 1817 waren die Tag- und Fuhrlohne höher als jetzt, aber nicht in den übrigen Jahren, in welchen sie vielmehr niedriger waren.

e) Die letzten Regenjahre, sagt Wiebeking, waren den Straßen sehr nachtheilig. Es war nur ein ausgezeichnetes Regenjahr während dieser Periode, das von 1816. Die übrigen waren nicht so regenreich, wie das von 1821.

f) Die General-Direktion und das Baupersonal, sagt Herr von Wiebeking, hatte vom October 1805 bis zum October 1817 mit allen möglichen Hindernissen zu kämpfen. Diese Hindernisse bestanden größtentheils in dem Mangel an Vertrauen, welches er, obwohl er es anfangs im hohen Grade besaß, durch sein Benehmen bald verlor, und nicht wieder zu erwerben wußte. Sie waren übrigens nicht größer, als jene, welche die gegenwärtige Administration in dem Widerwillen, und in dem Mißtrauen gefunden hat, welches Wiebeking während des von ihm angeführten Zeitraums gegen den Wasser- und Straßenbau erregt hatte, und es werden vielleicht noch mehrere Jahre des gegenwärtigen dem seinen ganz entgegen gesetzten Verfahrens nothwendig seyn, um die Achtung und das Vertrauen, welches dieser für den Staat so wichtige Administrations-Zweig verdient und bedarf, und durch ihn vernichtet worden, wieder herzustellen.

g) Die Straßen, sagt er, waren im Jahre 1805 in einem grundlosen Zustande. Ich wiederhole hier das, was ich ad a) gesagt habe.

Der Herr geheime Rath gehet nun zu den Ausgaben der gegenwärtigen Administration über, und sucht zuerst zu zeigen, daß diese geringer seyn sollten, weil die großen Brücken bestehen, keine großen und kostbaren Fluß-Korrektionen vorfallen, und eine Anzahl der auf Staatskosten unterhaltenen Straßen den Gemeinden überwiesen worden ist. Unglücklicherweise sind so viele große Brücken durch den Herrn geheimen Rath erbauet worden. Sie müssen größtentheils neu gebauet werden, folglich sind die zukünftigen Ausgaben dadurch vermehret, statt vermindert. Die bereits vollendete Fluß-Korrektion bei Gundremingen ist so wichtig, als irgend eine, welche Wiebeking in Baiern ausgeführet hat. Die Fluß-Korrektionen am Rhein, zwey bedeutende Durchstiche an der Isar oberhalb Freising, der Durchstich bei Enzkofen unterhalb Plattling, die Fluß-Korrektion an der Donau bei Niederaltaich, und die nun beinahe vollendete Fluß-Korrektion am Lech bei Rain, welche während den verflossenen drey Jahren nebst vielen andern weniger bedeutenden Uferbauten ausgeführet wurden, sind für drey Jahre mehr, als alle ähnliche Bauten Wiebekings für den Zeitraum von zwölf Jahren. Wenn aber, wie es scheint, Herr von Wiebeking behaupten will, daß überhaupt wenige Fluß-Korrektionen mehr vorfallen können, vielleicht weil er hier wenig mehr zu thun übrig gelassen hat, so muß ich hier auf das, was ich in meiner Schrift hierüber angeführt habe, hinweisen, und hinzufügen, daß die zum Theile bereits anbefohlenen Fluß-Korrekti-

onen bei Winzer, bei Motzing, bei Plattling und bei Grafenrheinfeld, keiner der von ihm ausgeführten an Wichtigkeit nachstehen, und die letzte allein ausgedehnter und wichtiger ist, als jede von ihm in und ausser Baiern unternommene es ist. Sie würde wahrscheinlich schon vollendet seyn, wenn das in meiner Schrift angeführte Gesetz vom 14. August 1815 sie bis jetzt nicht verhindert hätte, ein Gesetz, zu dessen Daseyn wahrscheinlich die Willkühr des Herrn von Wiebeking, und das dadurch erregte Mißtrauen Veranlassung gegeben hat. Auch zur Entfernung der Hindernisse der Schifffahrt anf der Vils und Naab, welche ich in meiner Schrift beschrieben habe, ist die Einleitung getroffen, ein Unternehmen, welches so nützlich und so dringend ist, daß man sich billig wundern muß, wie es der Aufmerksamkeit des Herrn von Wiebeking entgehen konnte, und daß dessen Vernachlässigung ihm zum Vorwurfe gereicht. Es würde in diesem Zweige des Wasserbaues der gegenwärtigen Administration weniger zu thun übrig seyn, wenn Wiebeking dem wahrhaft Nützlichen und Nothwendigen immer den Vorzug gegeben hätte.

Ich muß hier noch anführen, daß in den verflossenen drey Jahren über 37 Stunden neue Straßen mit Einschluß einzelner kleiner neugebauter Straßentheile gebauet worden, da hingegen Wiebeking die während seiner Administration erbaueten Straßen selbst nur zu 40 Stunden angiebt.

Man sieht aus dem Vorhergehenden, daß unter der gegenwärtigen Administration in allen Zweigen des Bauwesens, dessen Verwaltung ihr anvertrauet ist, mehr bewirkt worden, als unter der Administration des Herrn

von Wiebeking. Wenn ihm dieses unbekannt geblieben ist, so mag das daher rühren, daß das Central-Bureau des Wasser- und Straßenbaues es unter seiner Würde gefunden hat, jeden, wenn auch unbedeutenden Bau, nach seinem Beispiele sogleich nach seiner Vollendung oder wohl gar noch vor derselben in den öffentlichen Blättern bekannt zu machen.

Allerdings mußten einige Straßenstrecken, welche nur ein auf den Verkehr einzelner Bezirke oder Gemeinden beschränktes Interesse haben, von dem allgemeinen Straßenbau-Etat weggestrichen werden, und zwar des Grundsatzes wegen, daß der aus allgemeinen Staatsmitteln geschöpfte Fond nicht für die Zwecke einzelner Gemeinden oder Bezirke verwendet werden soll. Allein die Staats-Casse mag durch Ausscheidung dieser Strassenstrecken nicht viel erspart haben, indem sie kein Weggeld mehr davon bezieht, und dennoch die Unterhaltung der darauf befindlichen Brücken über schiff- und floßbare Flüße, wo sie ihr zuvor oblag, beibehalten hat. Ueberdieses kostete die Unterhaltung dieser nicht sehr befahrnen Straßen wenig.

Der geheime Rath von Wiebeking führt ferner an, daß die Stunde Straßen unter seiner Administration im Durchschnitte nur 318 fl. gekostet habe, aber jetzt nach meiner Angabe 374 fl. koste. Allein er hat (ob aus Versehen oder vorsetzlich) mit Stillschweigen übergangen, daß die mit mehr Aufwand zu unterhaltenden Straßen des Rhein- und Untermainkreises, die in seiner Berechnung nicht enthalten sind, in dieser Durchschnittssumme von 374 fl. vorkommen. Ich muß daher die hieher gehörige Berechnung umständlich anführen.

Die Straßen kosteten im Jahre $18\frac{19}{20}$:

Im Rhein-Kreise für	$72\frac{1}{8}$	Stunden	mit	49434	fl.	59	kr.
„ Untermain-	„	$106\frac{7}{8}$	„	„	57465	=	43	=
„ Rezat-	„	$166\frac{6}{8}$	„	„	130375	=	20	=
„ Obermain-	„	$181\frac{2}{8}$	„	„	66864	=	$3\frac{1}{2}$	=
„ Oberdonau-	„	$284\frac{3}{8}$	„	„	90708	=	8	=
„ Unterdonau-	„	$182\frac{3}{8}$	„	„	34088	=	$36\frac{3}{4}$	=
„ Regen-	„	$227\frac{2}{8}$	„	„	55700	=	$2\frac{3}{4}$	=
„ Isar-	„	$432\frac{1}{8}$	„	„	134776	=	15	=

Summa: $1653\frac{1}{8}$ Stunden mit 619413 fl. 8 kr.

folglich im Durchschnitte 374 fl. 44 kr. für die Stunde.

Rechnet man hievon den Rheinkreis und den Untermainkreis mit 179 Stunden und dem Erhaltungs-Aufwande von 106,900 fl. 42 kr ab, so bleibt für 1474 Stunden noch 512,522 fl. 27 kr. und die Durchschnittssumme von 347 fl. $42\frac{1}{2}$ kr. allerdings noch mehr als Wiebeking für die Zeit seiner Administration angibt. Allein man darf hier nicht unbemerkt lassen, daß dieser Mehrbetrag ganz allein vom Rezatkreise herrühret, denn wenn man diesen noch mit $166\frac{6}{8}$ Stunden und dem Aufwand von 130,375 fl. 20 kr. abziehet, so bleibt nur mehr die Durchschnittssumme von 292 fl. 9 kr. Es ist bekannt, wie sehr unter Wiebeking die Straßen dieses Kreises herabgekommen sind. Wenn man nun in Anschlag bringt, daß sie unter Wiebeking weniger gekostet haben, und jetzt eben darum mehr kosten, als sie sollten, so wird der vorhergegangene und der gegenwärtige Aufwand ziemlich gleich stehen. Bringe man aber die vielen Natural-Konkurrenzen, welche Wiebeking in vollem Maße benützte, die Rückstände, welche sich in diesem

Kreise nach Wiebekings Abtritt fanden, beinahe ganz allein den Straßenbau betrafen, und in seiner Durchschnittssumme nicht enthalten sind, und die gegenwärtige seit 1817 eingetretene Verbesserung in Anschlag, so fällt die Rechnung sehr zum Nachtheil des Herrn von Wiebeking aus. Die in den an Oesterreich abgetretenen Gebietstheilen enthaltenen Straßen können keine Einwendung dagegen begründen, indem ihre Erhaltung dort nicht kostspieliger, als in den südlichen Kreisen des Königreiches ist.

Wiebeking sucht ferner seine Behauptungen noch durch die Angabe zu verstärken, daß die Naturalkonkurrenz, welche vor 1818 bei dem Baue neuer Straßen statt gefunden hat, nur 50,000 fl. betragen habe. Allein er erwähnt gar nichts von den Naturalkonkurrenzen für Erhaltung der Straßen; und für die ungeheuren Auffahrts-Dämme an seinen Bogenbrücken, die allein bei der Dillinger-Brücke über 10,000 fl. betrug.

Alle diese Lasten zusammen genommen waren so groß, daß sie, wenn nicht der Unterthan damals durch Krieg an Tragung außerordentlicher Lasten gewöhnt gewesen wäre, von ihm kaum wären getragen worden. Wem ist es unbekannt, daß hierüber eine einstimmige Klage von einem Ende des Königreichs zum andern gehöret wurde? Wenn man aber auch zugeben will, daß gegenwärtig die gerechte Vertheilung der Konkurrenz, die Beseitigung der lästigen Naturalfrohnen, und die jährliche öffentliche Rechnungs-Ablage am meisten dazu beigetragen habe, die vormals so allgemein verbreiteten Klagen über die Straßenbaufrohnen zu entfernen, so ist doch kein Grund für die Annahme vorhanden, daß der Geld-An-

schlag der zu jener Zeit geleisteten Natural-Frohnen unter dem Betrage der in den letzten Jahren erhobenen Kreis-Umlagen gestanden habe, ungeachtet während denselben beinahe so viele neue Straßen gebauet worden, als unter Wiebekings zwölfjähriger Administration.

Ich gehe nun zur nähern Beleuchtung der kühnen Behauptung des Herrn von Wiebeking über, daß jetzt der Straßen- und Wasserbau jährlich eine halbe Million mehr koste, als unter seiner Direction. Er legt die von ihm im Jahre 1817 durch den Druck bekannt gemachten Resultate der Verwaltung des Wasser- Brücken- und Straßenbauwesens im Königreiche Baiern vom 1. October 1805 bis 1. Oktober 1817. zum Grunde, und ich will hiebei stehen bleiben.

Diese Resultate enthalten zwei Uebersichten. Die erste bezieht sich auf die Ausgaben in den jetzigen Theilen des Königreichs mit Ausschluß des Untermain- und Rheinkreises, die zweyte auf die Ausgaben im ganzen Reiche mit Einschluß aller abgetretenen Landestheile als Tirol ꝛc. aber gleichfalls mit Ausschluß des Untermain- und Rheinkreises.

Wiebeking gehet bei seiner Vergleichung von der zweyten Uebersicht aus. Mir scheint jedoch die erste deßhalb passender, weil hiebei Gleiches mit Gleichem verglichen werden kann.

Nach dieser Uebersicht hätten die Straßen- Brücken- und Wasserbau-Ausgaben in den zwölf Jahren 1805 bis $18\frac{6}{17}$ 10,103,094 fl. 27 kr. oder im Durchschnitte

auf ein Jahr die Summe von 841,924 fl. gekostet. Die Länge der Straßenstunden berechnet sich im Durchschnitte der zwölf Jahre für jedes Jahr auf 1611 Stunden. In den obigen Kosten-Angaben habe ich aber einige wesentliche Lücken bemerkt. Fürs erste nähmlich ist, ich weiß nicht, aus welchem Grunde, in dem Kosten-Ansatze für $180\frac{0}{10}$ eine Ausgabe von 55,533 fl. für das Landshuter Schleusenwehr ausgeblieben *) mit deren Einschluß Wiebeking selbst in seinen früheren Administrations-Berichten, den Aufwand des Jahres $180\frac{0}{10}$ auf 781,575 fl. 38 kr. angegeben hatte.

Zweytens sind bei einer im Jahre $18\frac{17}{18}$ vorgenommenen Liquidation über 200,000 fl. Zahlungs-Rückstände von Straßen- und Wasserbau-Ausgaben entdeckt worden, welche in die Periode der zwölf vorhergehenden Jahre fallen, viele Klagen der Gläubiger und Unordnungen im Rechnungswesen veranlaßt hatten, und deßhalb nachträglich berichtigt werden mußten.

Drittens endlich kann es nur einer Vergessenheit des Herrn von Wiebeking zugeschrieben werden, wenn er glaubt, daß die Kosten der ehemaligen General-Direction des Wasser-Brücken- und Straßenbaues unter dem obigen Aufwande begriffen gewesen seyn, indem vielmehr aus seinen eignen bei den Akten liegenden Zusammenstellungen und Administrations-Berichten hervorgehet, daß unter dem zwölfjährigen Aufwande von 10,103,094 fl. 27 kr. nur jener in den vormaligen Provinzen, den nachmaligen Kreisen, begriffen sey, und daß die genannte

*) Kann man wohl nach einer so wesentlichen Auslassung noch großes Vertrauen auf seine Berechnungen setzen?

General-Direction nebenher noch beiläufig 38000 fl. jährlich gekostet hat.

Rechnet man diese drey ausgelassenen Ausgabspoſten hinzu, wie es rechnungsförmig geschehen muß, so treffen auf ein Jahr im Durchschnitte 901,248 fl. Hiezu kommen nun noch für den Untermain- und Rhein-Kreis jährlich beiläufig 250,000 fl.

Neben diesen mußten ganz neue dem Wasser- und Straßenbau-Etat vormals gar nicht zur Last gefallene Ausgaben auf denselben übernommen werden, wie ich bereits in meiner Schrift S. 127 angeführt habe, nähmlich: Mehrere Brücken- und Wasserbauten, welche zuvor ungeeignet auf dem Landbau-Etat gestanden hatten; ferners die vormals vom Salzamte Burghausen bestrittenen Wasserbauten an der Salzach und am Inn; die Erbauung und Unterhaltung der Nothbrücken, deren Kosten früher durch die Erhebung von sogenannten Nothbrücken-Zöllen gedeckt wurden; endlich das den sogenannten Kanalbatzen übersteigende Bedürfniß, um das unter Wiebekings-Administration vernachläßigte Donaumoos seinem gänzlichen Verfalle zu entreissen. Diese Mehr-Ausgaben sind zusammen jährlich auf 50,000 fl. anzuschlagen.

Rechnet man diese neuen Zugänge zu dem zwölfjährigen Durchschnitte, so würde sich der gegenwärtige Bedarf nach dem angenommenen Verhältnisse der vorausgegangenen zwölf Jahre auf 1,201,248 fl. belaufen.

Hievon wären zwar noch die Besoldungen der 8 Kreisbauräthe abzuziehen mit 13,800 fl. weil jene der vormaligen Kreis-Bau-Directoren, an deren Stelle die Bau-

räthe getreten sind, in dem zwölfjährigen Kosten-Durchschnitte begriffen sind, und gegenwärtig auf dem Etat der Kreis-Regierungen stehen. Allein dieser Minderbetrag des gegenwärtigen Bedarfs wird dadurch wenigstens aufgewogen, daß in dem zwölfjährigen Durchschnitte die Straßen- und Wasserbaukosten in den allmählig neu erworbenen und zu den dermaligen Bestandtheilen des baierischen Gebiethes gehörigen Landestheilen, wie natürlich nicht schon vom ersten Jahre $180\frac{5}{6}$, sondern erst vom Zeitpunkte der Erwerbung jener Landestheile anfangend vorgetragen werden konnten.

Der Unterschied der hier noch zwischen der Berechnung in meiner Schrift und der gegenwärtigen übrig bleibt, rührt daher, daß dort die Resultate nur der letzten Jahre von Wiebekings Administration zur Vergleichung, und wie ich glaube, richtiger gewählt sind. Wenn man zu den letzten Jahren der Wiebeking'schen Uebersicht noch die Kosten der General-Direction mit 38,000 fl. hinzufügt, so wird die von mir dort berechnete Summe wohl noch vergrößert.

So viel über die Vergleichung des frühern und des gegenwärtigen Aufwandes, wenn man nur die Zahlen im Auge hat.

Allein wer wird behaupten wollen, daß ein zwölfjähriger Durchschnitt von Bau-Ausgaben ein richtiger Maßstab für diese Ausgaben in den folgenden Jahren seyn könne, und daß die Arbeitslöhnungen und Baumaterialien im Jahre 1822 nicht höher stehen, als sie im Jahre 1805 gestanden haben?

Einen anschaulichen Beweis der in diesen Verhältnissen gegründeten Zunahme des Bedarfs liefert selbst

die Wiebeking'sche Uebersicht in welcher die Ausgaben mit Ausschluß des Untermain- und Rheinkreises

Im Jahre $180\frac{5}{6}$ auf . . . 643628 fl. $32\frac{3}{4}$ kr.
dagegen im Jahr $18\frac{14}{15}$ auf . . . 1042042 = 32 =
» » » $18\frac{15}{16}$ » . . . 1028311 = $6\frac{3}{4}$ =
» » » $18\frac{16}{17}$ » . . . 1011196 = $44\frac{3}{4}$ =

angegeben werden, welche Mehrungen offenbar nicht blos als eine Folge solcher neu hinzugegangenen Gebiethstheile zu betrachten sind, die, wie die Uebersicht sagt, dermal noch zu Baiern gehören.

Ich kann hiebei nicht umhin zu bemerken, daß die in diesen letztern Jahren für den Straßen- und Wasserbau bewilligten Ausgaben ungeachtet ihres gegen vorher erhöhten Betrages, dem Herrn geheimen Rath v. Wiebeking damals noch bei weitem nicht hinreichend für den wahren Bedarf geschienen haben; wie er dann z. B. für das Jahr $18\frac{15}{16}$ ohne den Untermain- und Rheinkreis die Summe von 1,206,062 fl. gefodert hatte, also gegenwärtig, um sich consequent zu bleiben, mit Einschluß des Untermain- und Rheinkreises und der neuen Lasten des Wasser- und Straßenbau-Etats von jährlich 300,000 fl. wenigstens die Summe von 1,500,000 fl. oder um 300,000 fl. mehr fodern müßte, als dermal bewilligt sind.

Herr von Wiebeking gibt Seite 5. die Kreisumlage für $18\frac{18}{19}$ zu 261,634 fl. 24 kr. für das Etatsjahr $18\frac{19}{20}$ zu 258,120 fl. $50\frac{3}{4}$ kr. an. Allein sie beträgt in jenem Jahre nur 182,734 fl. 24 kr., in diesem nur 177,827 fl. $6\frac{3}{4}$ kr. folglich um 78,900 fl. und 80,293 fl. 44 kr. weniger. Wo hat Herr v. Wiebeking seine Zahlen gefunden? In den

Ausschreibungen durch das Intelligenzblatt gewiß nicht, denn dort findet man nur die von mir hier angegebenen. Man kann sich seine unrichtige Angabe auch nicht durch die Voraussetzung erklären, daß er aus Irrthum den ganz und gar nicht hiehergehörigen Dammbaufond des Rheinkreises in seine Rechnung aufgenommen habe, denn dieser beträgt in jedem der angeführten Jahre nur 52,200 fl. Aus welcher Quelle hat also hier der geheime Rath geschöpfet?

Was der Herr geheime Rath unter den freiwilligen Beiträgen verstehe, »welche bedeutend seyn sollen, aber unter seiner Direktion gar nicht von den Regierungen gefodert worden" ist mir unverständlich, da keine Beiträge gefodert werden können, als solche, wozu eine rechtliche Verbindlichkeit vorliegt, diese aber auch von Herrn v. Wiebeking ohne Pflichtverletzung nicht erlassen werden konnten.

Ich darf hier wohl noch die Frage hinzufügen, ob dem Herrn geheimen Rathe der vom Herrn Finanzminister den Ständen vorgelegte Bericht über die öffentlichen Bauten unbekannt geblieben ist, oder ob er damit unbekannt bleiben wollte?

Wenn man aber auch wirklich zugeben wollte, daß der Herr geheime Rath während seiner zwölfjährigen Administration weniger Geld verwendet habe, als gegenwärtig verwendet wird, so wird doch jeder einsichtsvolle Beurtheiler weit davon entfernt seyn, den Folgerungen beizustimmen, welche er darauf gründet. Die Größe der Summen, welche für das öffentliche Bauwesen verwendet werden sollen, hängt weniger von dem, welchem die öffentliche Verwaltung desselben anvertrauet ist, als

von der Regierung ab. Dieser allein kommt es zu, nach Verhältniß des Bedarfs, und der Hilfs-Quellen, welche ihr zu Gebothe stehen, sie zu bestimmen. Welcher wahre Freund des Vaterlandes wird bei dem großen Umfange dessen, was hier zu thun ist, und welchen ich in meiner Schrift über den Zustand des Wasser- und Straßenbaues hinreichend bezeichnet habe, nicht wünschen, daß möglich große Summen verwendet werden können, um dem wichtigen und dringenden Endzwecke, der hier erreicht werden soll, um so früher nahe zu kommen. Nicht der größere oder mindere Betrag dieser Summe bestimmt den Werth der Bau-Verwaltung, sondern die Art und Weise, wie sie verwendet worden, und die Größe des Nutzens, der dadurch erreicht wird, und dann muß eine größere verwendete Summe ihr Verdienst eher vermehren, als vermindern. Die gegenwärtige Bau-Verwaltung kann hierüber mit Ruhe das Urtheil des Publikums erwarten, in soferne es nicht durch das Mißtrauen und die Vorurtheile, welche Wiebeking durch seine Bauverwaltung verbreitet hat, irre geleitet ist.

Ad 16. Die billigen Concurrenz-Gesetze vom Jahre 1805 und 1809, will ich nicht widersprechen, aber daß sie eine ungeheure Belastung der Unterthanen nicht gehindert haben, ist bekannt.

Der Hr. geheime Rath rühmt sich, daß alle beim Wasser- Brücken- und Straßenbau Angestellten mit den genauesten Dienst-Instruktionen versehen worden. In einer von ihm zur öffentlichen Bekanntmachung bestimmten Uebersicht der Resultate seiner Administration rühmt er, daß er 512 durchaus nur Haupt-

Verfügungen *) enthaltende Generalien erlassen habe.

Wenn die Dienst-Instruktionen genau waren, wie konnten noch so viele Generalien nöthig seyn? Er rühmt anderswo, daß seine Instruktionen von fremden Regierungen begehrt worden seyen; Würde er wohl unterlassen haben, es bekannt zu machen, wenn sie von diesen Regierungen auch wirklich wären angewendet worden? und wenn sie nun von ihnen begehret, und demungeachtet nicht in Ausführung gebracht worden, kann dieses wohl ihrem Verfasser zur Ehre gereichen? Doch vielleicht hat er nur vergessen, die 512 Generalien beizufügen, durch deren Mangel jene Regierungen verhindert wurden, sich von der Vollständigkeit der von ihm ertheilten Instruktionen zu überzeugen.

---

*) Diese Generalien sind großentheils Wiederholungen. Ich habe sogar eines gefunden, welches nur allein die Verbesserung zweyer Druckfehler in einem kurz vorher erschienenen Generale zum Innhalte hat. Jene, welche nur allein die Wegmacher betreffen, bilden einen mäßigen Folio-Band, den also diese, wenn sie wissen sollten, was sie zu thun haben, als Beilage zu ihrer auf einem Bogen enthaltenen Instruktion bedürften. Wie viel er sich übrigens darauf zu gut thut, beweiset folgende Stelle seines Administrations-Berichtes vom Jahre 1812. »Nach welchen Maximen, mit welcher Thätigkeit, und in »welchem Geiste (!) die Verwaltung des Wasser-Brücken- »und Straßenbauwesens stets verfolgt worden ist, die- »ses beweisen die sieben anliegenden (Folio) Bände Ge- »neralien, und ein (Folio) Band Dienst-Instruktionen.«

Als das Central-Bureau des Wasser- und Strassenbaues nach dessen Errichtung diese Instruktionen revidiren wollte, fand es den Entwurf ganz neuer Instruktionen leichter und zweckmäßiger, als die Revision und Verbesserungen der ältern vom geheimen Rathe v. Wiebeking entworfenen.

Ad 17. Der Hr. geheime Rath nimmt den Hafen von Lindau, das Landshuter-Maximilianswehr, und in einer Note, die von ihm angefangene steinerne Brücke bei München in Schutz. Er läugnet die Nothwendigkeit, daß die beiden ersten neu erbauet werden müssen. Ich will ihre Baugeschichte, und ihren gegenwärtigen Zustand so vollständig als nöthig, und so kurz, wie möglich ist, beschreiben.

Der Damm des Hafens von Lindau ist aus Quadern erbauet, und ruhet auf einem Pfahlroste, dessen Pfähle durch einen Faschinenbau getrieben sind. Aber dieser Pfahlrost liegt um nicht weniger als 9′ über dem niedrigsten Wasser des Sees, ungeachtet Wiebeking selbst (Theor. prakt. Wasserbau Th. II. Seite 104) anführt, das die gewöhnlichen Sommer-Hochwasser des Sees nur 7′ über dasselbe reichen. Ich fühle sehr wohl, daß ich bei denen, welche diesen Hafendamm, und diesen unbegreiflichen Konstruktionsfehler nicht selbst gesehen haben, kaum Glauben erwarten könnte, wenn der Hr. General-Direktor des Straßen- und Wasserbaues nicht in seiner von ihm so oft gerühmten theoretisch praktischen Wasserbaukunst, wo er den von ihm erbauten Lindauer-See-Hafen unter den berühmtesten Seehäfen von Europa abgebildet und beschrieben hat,

nicht selbst diese ganz allein von ihm erfundene, und ihm von Niemand streitig gemachte Methode, Steinbauten im Wasser zu gründen, angeführt, und umständlich und lehrreich geschildert hätte. Zwar glaubt der Baumeister dieses Hafen=Dammes, daß die von Faschinen umgebenen, und vor dem unmittelbaren Einfluße der Luft bewahrten Pfähle eben so gut vor der Fäulniß, als im Wasser geschützt seyen. Was ihn zu dieser Meinung veranlaßte, weiß ich nicht, aber das weiß ich, daß es außer ihm kein Baumeister, kein Bauhandwerker, und überhaupt vielleicht Niemand glaubt. Dieser Hafen=Damm war folglich zum unvermeidlichen Ruin verurtheilt, so wie Hr. v. Wiebeking diese unverzeihliche Bau=Methode angeordnet hatte. Auch die Verfügung, die Pfähle durch einen Berg von Faschinen zu treiben, war fehlerhaft. Wer nur eine oberflächliche Kenntniß vom Faschinenbaue hat, der weiß, daß ein einziger Pfahl, welcher durch denselben getrieben wird, oft das Verderben desselben herbeiführen kann, indem er dadurch gehindert wird, sich fest auf den Boden zu legen, und folglich dem Unterspülen nicht vorgebeugt wird, weil die ganze Faschinenmasse an den Pfählen hängen bleibt, und wenn der Grund darunter, so weit er beweglich ist, weggespület wird, er sich nicht schnell genug nachsenkt, um dem Wegspülen Einhalt zu thun. Um den Rost nicht blos liegen zu lassen, wurden an der äußern und innern Seite kleinere Pfähle eingerahmt, und eine hölzerne Rinne darauf gelegt, welche zu einer sehr sonderbaren Unterlage für Sandsteinplatten diente, die sich oben an die Mauer des Hafen=Damms lehnten, und auf diese Weise den Rost verbargen. Die Folgen dieser fehlerhaften Construktion wurden bald sichtbar, die

Platten wurden vom Sturm des Sees zerschlagen, der Faschinenbau wurde unterwaschen, und er sank bis unter den niedrigsten Wasserstand des Sees, und die, welche im Hafen spazieren fuhren, hatten den gewiß einzigen Anblick, einen von Quadern gemauerten Damm, der vor ihren Augen hoch in der Luft auf Pfählen schwebte, und unter demselben die schöne Aussicht auf die gegenüberliegenden Schweitzer-Gebirge. Schade, daß Hr. v. Wiebeking, der in seinem großen Werke, worinn er seine merkwürdigen Bauten beschreibt, so freigebig mit perspektivischen Ansichten gewesen ist, seinen Lesern eine Abbildung des Lindauer-Seehafens in diesem interessanten Zustande vorenthalten hat. Es wurde nun der Faschinen-Damm erhöhet, und der Scharfsinn des Hrn. General-Direktors hatte nun Gelegenheit ein neues Hilfsmittel zu erfinden, um den Rost vor Fäulniß zu bewahren. Es wurde nun statt der Sandsteinplatten eine bis über den Rost reichende Quadermauer, die Untermaurung, welche er in seiner Schrift anführt, *) an der Außenseite des Dammes mit dem Aufwande von einigen Tausend Gulden ausgeführet, und sie sollte auch an der innern Seite angebracht werden.

Diese Maßregel konnte wohl den begangenen Fehler für einige Zeit verbergen, aber seine Folgen nicht

---

*) Welcher Bauverständige kann eine Untermaurung eines auf einem Pfahlroste ruhenden Mauerwerkes unter dem Roste, und welche erst nach dem Setzen eines darunter befindlichen Faschinenbaues ausführbar ist, begreiflich oder nur glaublich finden, wenn er nicht, wie hier, durch die Wirklichkeit von der Anwendung einer ähnlichen Maßregel überzeugt wird?

hindern, nicht einmal verzögern. Ich glaube vielmehr, daß der Rost dieses Dammes und die außer dem Wasser befindlichen Theile der Pfähle in dem feuchten eingeschlossenen Raume, in welchen sie sich befunden haben würden, um so eher hätten verfaulen, und dann der Damm zwischen diesen beiden neuen Seitenmauern hineinsinken müssen. In diesem Zustande befand sich dieser Hafen, als er im Jahre 1819 und im folgendem Jahre von mir und von andern Bauverständigen untersucht wurde. Wir Alle fanden den Rost bereits von Fäulniß angegriffen, und die Krone des Dammes aus meistens kleinen Steinen so schlecht zusammengesetzt, daß die vielen nachlässig bearbeiteten Fugen allenthalben dem Wasser Durchgang gestatteten. Als in einer Nacht während meiner Anwesenheit die Wellen eines Sturmes über den Damm geschlagen hatten, bemerkte ich den folgenden Morgen, daß das Wasser, welches durch jene Fugen in den Körper des Dammes gedrungen war, noch durch die Fugen der gewölbten Oeffnungen herabträufelte. Wenn nach einem Ereignisse dieser Art Frostkälte eintritt, so muß diese von den verderblichsten Wirkungen für den Damm seyn. Wirklich sind diese auch an den sehr erweiterten Längenfugen, welche das Auseinandertreiben des Mauerwerkes mit vielem Grunde vermuthen lassen, bereits sehr sichtbar.

Auf unsere übereinstimmenden Vorschläge wurde beschlossen, daß die Erbauung der Mauer an der innern Seite unterbleiben, und sobald es die Umstände erlauben würden, der Hafen-Damm abgebrochen, die Rostpfähle abgeschnitten, ein neuer Rost, statt des bereits zum Theil verfaulten, unter dem niedrigsten Wasserstande ge-

legt, und auf diesem der Hafen-Damm neu erbauet werden sollte.

Ich habe mich vielleicht zu lange bei diesem Gegenstande verweilet. Denn die von Wiebeking geläugnete Nothwendigkeit, diesen Hafen-Damm neu zu erbauen, gehet schon aus der von ihm selbst in seinen Schriften bekannt gemachten Beschreibung hervor, weil kein Bauverständiger bezweifeln kann, daß unter diesen Umständen der Rost und die Pfähle nicht vor Fäulniß bewahret werden können, und daß dann das Einstürzen des Dammes unvermeidlich ist, wenn er nicht schon früher abgebrochen wird.

Mit etwas mehr Wahrscheinlichkeit läugnet der geheime Rath v. Wiebeking die Nothwendigkeit, das Maximilians-Wehr in Landshut neu zu erbauen. Ich muß zuerst hier bemerken, daß ich in meiner Schrift nur gesagt habe, daß es wenigstens größtentheils neu erbauet werden müsse. Dieses Wehr wurde in Hinsicht auf die Erreichung seines Endzweckes vor einigen Jahren allerdings mit Unrecht angegriffen: allein unläugbar ist es, daß es mit der den Bauwerken des geh. Raths v. Wiebeking, vorzüglich, wenn er selbst an ihrer Ausführung Theil genommen hat, eignen Nachläßigkeit konstruirt ist.

Die Pfeiler lassen allenthalben das Wasser durch, und an einem derselben war dieses in dem Grade der Fall, daß vor einer Fuge desselben beinahe ein Mühlrad hätte getrieben werden können. An die gewölbten Zylinder-Oeffnungen, welche doch nur der schönen

Cascaden wegen, welche sie verursachen, da zu seyn scheinen, und eine ungeheure Pfeiler-Dicke, welche das Querprofil der Wehr-Oeffnungen vermindern, nöthig machten, sind nicht, wie Wiebeking sagt, einzelne Steine ausgeschlagen, und ihre Ausbesserung vernachlässigt worden, sondern ihre Fugen, deren sehr viele sind, weil die Gewölbe von Backsteinen gebauet worden, sind so ausgespület, daß man diese Gewölbe bey Hochwasser nicht mehr öffnen darf, woraus eben kein besonderer Nachtheil entstehet, da sie sich ohnehin durch Reisig und Treibholz beinahe jederzeit bald verstopft haben. Es wäre von dem geh. Rath v. Wiebeking zu erwarten gewesen, daß er diese Gewölbe, die von Backstein konstruirt, dem heftig durchströmenden Wasser unmöglich lange widerstehen konnten, entweder von gehauenen Steinen zusammengesetzt, oder noch besser ganz weggelassen hätte. Im ersten Falle würoen sie dem Wasser besser widerstanden haben, und nicht bei jedem Hochwasser durch Treibholz beschädigt worden seyn; im zweiten Falle hätten die Pfeiler statt 14' nur 6' dick seyn dürfen, und es wäre mehr Raum für das Hochwasser gewonnen worden.

Die Pfeiler sind übrigens zum Theile von so kleinen Steinen konstruirt, daß man bald nach dem ersten Gebrauche dieses Wehres einige der Falzen, in welchen die Einlegbalken gelegt werden, mit Eisenschienen belegen mußte, weil sonst einzelne Steine herausgefallen wären. Die Zeit kann allem Anscheine nach nicht mehr ferne seyn, in der diese Pfeiler, von welchen Wiebeking in einem Vortrage an die höchste Stelle sagte, daß sie von den größten Steinen gebauet seyen, die seit den

Zeiten der Römer zu irgend einem Baue verwendet worden, und daß sie Jahrtausenden trotzen würden, neu gebauet werden müssen. Eine sehr wesentliche Verbesserung, welche dieses Wehr nothwendig bedarf, ist die Wegnahme der unbehilflichen, nur mit Lebensgefahr der Arbeiter zu behandelnden Balkenwände, welche über dieses für die Mühlen sehr nachtheilig sind, weil man nach einem Hochwasser, bey welchem sie geöffnet werden müssen, sie erst nach eingetretenem niedrigen Wasserstande wieder einlegen kann, und die Mühlen bis dahin stille stehen müssen, die außerdem schon lange wieder hätten mahlen können und sollen.

Der Hr. geh. Rath behauptet, daß man an diesem Werke die gewöhnlichen Reparaturen vernachlässige. Die Staats-Casse, und alle Bewohner von Landshut wissen es sehr wohl, wie viel an diesem Wehre schon von seiner Vollendung an ausgebessert werden mußte. Wiebeking sagt zwar mit seiner gegen alle, welche seine Werke nicht bewundern, gewöhnlichen wegwerfenden Unhöflichkeit, daß nur Unwissenheit und Leidenschaft die Ausbesserungs-Arbeiten an demselben als Mängel der Anlage betrachten könne. Aber warum hat das obere Landshuter-Wehr, in dessen Ausführung sich Wiebeking nicht gemengt, und welches der sehr geschickte Werkmeister Nors, ohne durch ihn gehindert zu seyn, ausgeführet hat, bis jetzt nur die gewöhnlichen Ausbesserungen bedurft, und für diese wenig gekostet, während das unter seiner Leitung erbauete untere Wehr wesentliche Ausbesserungen kaum ein Jahr ohne Nachtheil entbehren kann, ungeachtet es den Angriffen des Flußes nicht mehr als jenes ausgesetzet ist?

Der Hr. geh. Rath äußert, daß durch ganz besondere Einwirkungen Einiger, die Ausführung der von ihm angefangenen steinernen Brücke bei München gehindert worden seye. Der Fortgang dieses Baues wurde bekanntermaßen nur dadurch unterbrochen, daß die Stadt, welche die Brücke bauen und erhalten muß, damals das zum Baue erfoderliche Geld nicht aufbringen konnte, und dieser folglich eingestellet werden mußte, sobald der dafür aus der Staats-Casse gemachte Vorschuß von 64,000 fl. durch den Bau des einen Widerlagers und eines Pfeilers, und die Gründung des andern erschöpft war. Uebrigens war die dadurch verursachte Verzögerung für die Kasse der Hauptstadt, und die Ehre des Hrn. General-Direktors sehr vortheilhaft. Man nahm unterdessen gewahr, daß auch an dieser Brücke die Roste der Pfeiler bedeutend außer dem Wasser liegen, und jener des Widerlagers noch um $1\frac{1}{2}'$ höher. Wenige Jahre wären daher hinreichend gewesen, um diese Brücke, welche wenigstens eine halbe Million gekostet haben würde, in einem ganz rettungslosen Zustande zu sehen. Inzwischen wurden verschiedene Projekte für den Bau dieser Brücke vorgelegt, wobei alle Sachverständigen darinn übereinstimmten, daß man diesen Bau damit anfangen müsse, die vom geh. Rathe v. Wiebeking bereits gemachte Arbeit wegen des angeführten dabei begangenen unverzeihlichen Fehlers wieder zu zerstören.

Ad 19. In meiner Schrift ist auch nicht die geringste Veranlassung zu dieser Bemerkung des Hrn. v. Wiebeking, daß nähmlich seit dem Oktober 1817 nichts Neues über die breiten Radfelgen gesagt, geschrieben,

oder gedruckt worden oder geschehen sey: die Veranlassung ligt ganz allein in seinem Wahne, daß sie nichts als sein Lob enthalten solle.

Ad 20. Ich habe in meiner Schrift keineswegs gesagt, daß erst seit der gegenwärtigen Organisation des Wasser- und Straßenbauwesens eine Verordnung wegen Anwendung von reinem Material zur Erhaltung der Straßen bestehe, sondern es sind dort folgende Worte enthalten: „Seit 1817 und 1818 wird strenge darauf gesehen, daß nur von Erde und Sand gereinigtes Material angewendet wird.“ Daß schon früher eine Verordnung hierüber bestanden habe, wußte ich sehr wohl. Aber man sah auch überall, daß sie nicht gehalten wurde. Es ist besser gar keine Verordnung zu ertheilen, als ihre Befolgung zu vernachläßigen.

Ad 21. Hr. v. Wiebeking sucht die unvollkommene von mir geschilderte Anlage der Straßen in Baiern, mit dem Umstande zu entschuldigen, daß es keine Steine zum Grundbau gebe, und man sich mit Kiesstraßen habe behelfen müssen, und tadelt zugleich, daß ich mich für die Straßen eines teutschen Wortes bedient habe. Allein, man kann mit Kies bei einem fehlerfreien Verfahren eben so gute und dauerhafte Straßen, wie mit Steinen bauen. Meinen Vorschlag, mehrere Straßen neu zu erbauen, findet er kaum glaublich. Ich habe dieses namentlich von den von Passau nach Böhmen führenden Straßen behauptet. Jeder Sachverständige, der diese Straßen gesehen hat, wird und muß meiner Meinung seyn. Ich muß daher um so mehr der noch auf andere Umstände gegründeten Vermuthung

Raum geben, daß Hr. v. Wiebeking diese Straßen nie gesehen hat.

Daß er die Straßen in Altbaiern im October 1817, im besten Zustande übergeben habe, ist eine von allen Bewohnern dieses Landes allgemein anerkannte Unrichtigkeit.

Ad 22. Als die gegenwärtige Organisation des Wasser- und Straßenbaues mittels allerhöchsten Rescripts vom 5. Novbr. 1817, bekannt gemacht war, erhielten die vormaligen Bau-Direktoren erst mittels eines eigenen Rescripts vom 10. Novbr. in den schon vor einigen Monaten errichteten Kreis-Regierungen Sitz und Stimme. Die von ihm angeführte Verordnung im Regierungsblatte von 1805 paßt nicht hieher, denn sie enthält nur provisorische Verfügungen, und das Verhältniß der ersten Bau-Direktoren zu den damaligen Landes-Direktionen hörte mit diesen selbst auf. Der Hr. geheime Rath hätte vielmehr folgende Stelle eines allerhöchsten Rescriptes vom 1. Septbr. 1808 (die Leitung des Wasser- und Straßenbaues betreffend,) anführen sollen.

„Wir erwarten dagegen, daß Unser General-Direk„tor des Wasser- und Straßenbaues die Kenntnisse der „ihm zugegebenen Direktoren dabei gehörig benutzen, „bei wichtigern Anlagen ihre technische Meinung erho„len, förmliche Sitzungs-Protokolle darüber abhalten „lassen, und, wenn sich verschiedene Meinungen erge„ben, diese Verschiedenheit in dem Berichte, den er „über den Gegenstand erstattet, ausführlich bemerken;

„zugleich aber die Gründe seiner eigenen Meinung beifügen, und gehörig auseinander setzen werde, zum „formellen Beweise, daß bei der Sache mit der gehörigen Reife zu Werke gegangen worden."

Warum wurde diese Verfügung nie befolgt? *) Welche Nachtheile hätten verhütet werden können, wenn Hr. v. Wiebeking zufolge derselben sich hätte berathen lassen, oder wenn Zweifel gegen seine Maßregeln wären erhoben, und zur Kenntniß der höchsten Stelle gebracht worden? Dieses Verfahren beweiset außer der Nichtachtung der von der Regierung ertheilten Befehle, daß Hr v. Wiebeking eben so wenig Geschäftsmann als Techniker ist, was übrigens schon aus dem Umstande hervorgehet, daß das Central-Bureau, welches an die Stelle der vormaligen General-Direktion getreten ist, bei dem Antritte seines Wirkungskreises nicht einmal den Anfang eines Baukatasters, sogar kein Verzeichniß

*) Anmerk. Sollte die Nichtbefolgung dieses Befehles wohl allein durch seine Meinung von der kollegialen Einrichtung, die er in seiner von ihm citirten von Niemand gelesenen Schrift über Staats-Verwaltung äussert, veranlaßt worden seyn? Beinahe möchte ich glauben, er habe darinn ein Hinderniß in Erreichung einer wichtigen Absicht zu finden geglaubt. Er führt in der Einleitung zum IVten Band seiner Wasserbaukunst an, daß in Persien der Aufseher über den Wasserbau einer der ersten Staatsbeamten sey, und Prinz der Gewässer heiße. Sollte er nicht die Erhaltung dieser Würde und dieses Titels zur Absicht gehabt haben? Wie verführerisch konnte für Hr. v. Wiebeking der Titl. Prinz der baierischen Gewässer seyn!

der auf Kosten des Staates zu erhaltenden Bau-Gegenstände, und keine Nachweisung der vorhandenen Straßen vorfand, denn die Zahl der Straßenstunden, welche er von Zeit zu Zeit in seinen Berichten anführt, ist immer unzuverläßig und unrichtig.

Er führt am Ende dieses Artikels das Justinianische Gesetzbuch an. Allein die allegirte Stelle existirt nicht, weil dieses Gesetzbuch nur zwölf, und nicht neun und fünfzig Bücher hat.

Welchen unbefangenen Leser wird nicht der Schluß der Nothgedrungenen Erklärung des Hrn. v. Wiebeking mit Unwillen erfüllen. Nur der Nichtachtung, welche sich der Verfasser durch seine Amts-Verwaltung, und durch sein übriges Benehmen erworben hat, muß er es verdanken, wenn man sie keiner weitern Aufmerksamkeit würdigt.

Ich habe die vielen Mißgriffe des vormaligen General-Directors des Wasser- und Straßenbaues Hr. v. Wiebeking, seine zweckwidrigen und unhaltbaren, mit dem vergeblichen Aufwande von Hunderttausenden ausgeführten Bauten und den großen Nachtheil geschildert, welchen er dadurch dem Staate zugefügt hat. Dennoch kann man ihm das viele Uebel, das er gestiftet hat, noch eher verzeihen, als die Unterlassung des Guten, welches er hätte bewirken können. Er stand, als er nach Baiern kam, in einem ausgebreiteten Rufe, und er hatte einen glänzenden Wirkungskreis, in welchem er bei dem unbeschränkten Vertrauen, welches er damals genoß, bei damals noch wenig erschöpften Hilfsquellen, und bei dem

lebhaften Willen der Regierung das Wohl des Landes auf alle mögliche Weise, ohne Rücksicht auf den dafür erfoderlichen Aufwand zu befördern, ungemein viel Nützliches und Großes hätte bewirken können: und welches weite Feld dafür lag vor ihm! Ich habe es in meiner Schrift hinlänglich geschildert. Er hätte hinlängliche Hilfsmittel gehabt, ein geschicktes und kenntnißvolles Bau-Personal zu bilden. Er hätte den Sinn und den Wunsch für Verbesserungen, deren das Vaterland so sehr bedarf, deren große Nützlichkeit man noch nicht gehörig einsah, und welche eben darum noch unbeachtet geblieben waren, und Achtung für einen wichtigen allgemein nützlichen und nothwendigen Zweig der Baukunde verbreiten können, wodurch er den Willen des Volkes nach Kräften mitzuwirken erregt, und zahllose Hindernisse entfernt haben würde. Und was hat er gethan und geleistet? Die Flüsse wurden nicht wesentlich verbessert, denn was dafür geschehen ist, ist nach Abzug des Mißlungenen im Ganzen gegen das, was hätte geschehen können, von nicht sehr großer Bedeutung; die Sümpfe blieben unausgetrocknet; die Bildung des Bau-Personals wurde wenig befördert; allenthalben Widerwillen und Mißtrauen gegen alle Unternehmungen in diesem Fache erregt; und die Nichtachtung, welche der General-Direktor sich erworben hatte, verbreitete sich am Ende auf das Baufach selbst. Die gegenwärtige Bau-Verwaltung fand anfangs beinahe eben so viele Hindernisse in dieser ungünstigen von Wiebeking erregten Stimmung des Volkes, als in den beschränkten Mitteln.

Der Hr. geh. Rath v. Wiebeking wird vielleicht in einer neuen Druckschrift die gegenwärtige zu widerlegen suchen. Ich habe in dieser durchaus nichts angeführet, was nicht auf eine unwiderlegbare Weise nachgewiesen werden kann, oder nicht schon lange öffentlich bekannt ist, und vor den Augen des Volkes liegt. Ich werde daher auf nichts mehr antworten, was er immer dagegen einzuwenden für gut finden wird, sondern es ruhig der unpartheyischen Beurtheilung meiner Mitbürger überlassen.

Bayerische
Staatsbibliothek
MÜNCHEN

BSB Bayerische StaatsBibliothek
MDZ Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Pechmann, Heinrich <<von>>,

Beleuchtung der vom geheimen Rathe von Wiebeking unter dem Titel: ' Abgedrungene Erklärung', herausgegebene Druckschrift, und einige Blicke auf seine Verwaltung des Wasser- und Straßenbaues im Königreich Baiern

München 1822

Bavar. 2068
urn:nbn:de:bvb:12-bsb10377195-8